VIE AU GRAND AIR

ATHLÈTE QUAND MÊME !..

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

DUBONNET

VIN TONIQUE

bon appétit!

A. Ehrmann

Médication Alcaline Pratique

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

à base de *Sels Vichy-État*

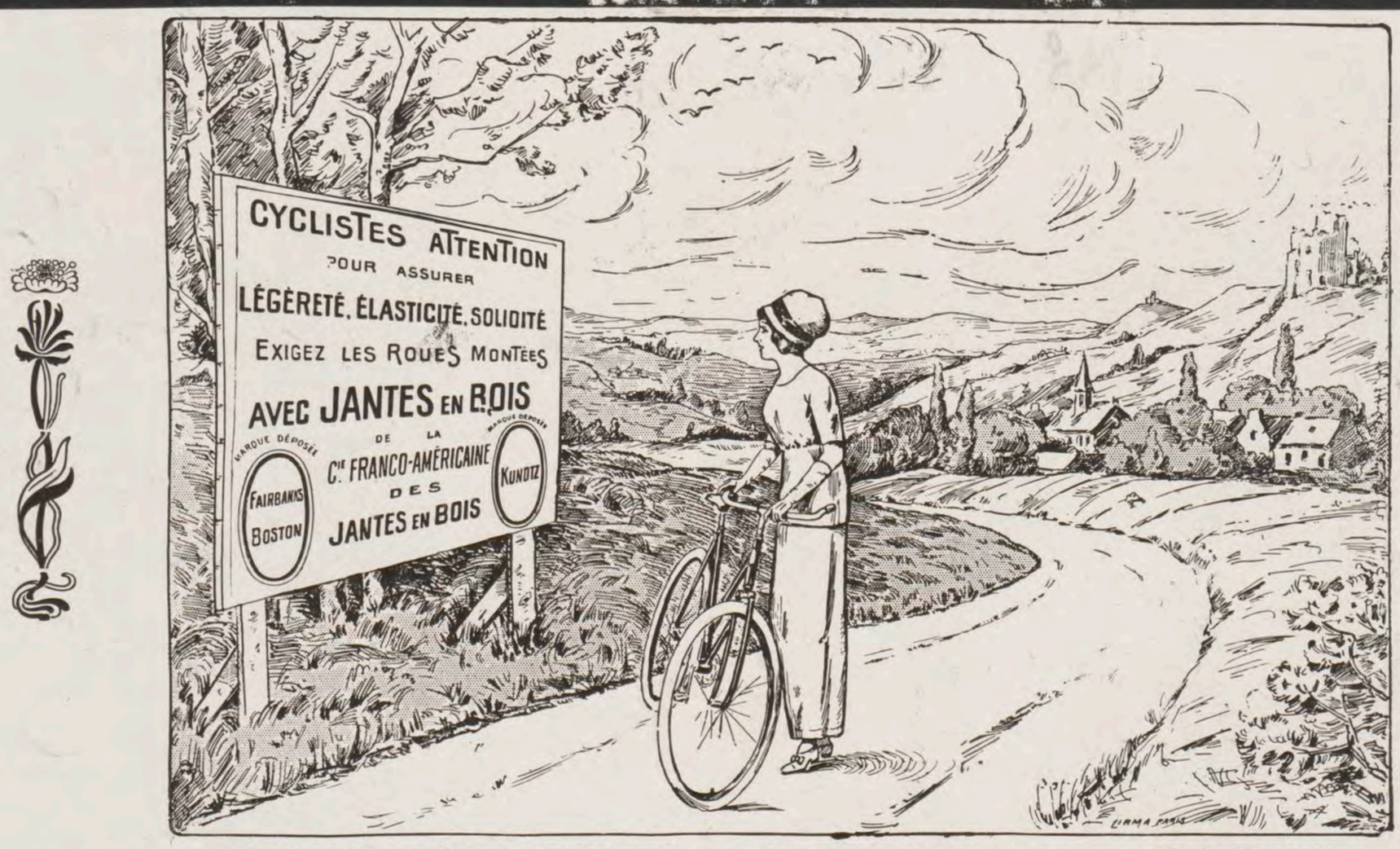
2 ou 3 dans un verre d'eau potable donnent instantanément une

EAU ALCALINE GAZEUSE

2f. LE FLACON *très digestive*
de 100 — Toutes Pharmacies.

BALLONS, etc. 9.95

Articles pour Sports
Meilleur marché du monde
ELIMS PIERRE
10, Faubourg Montmartre *(dans la Cour)*
162, Avenue Malakoff *(Porte-Maillot)*
PARIS — CATALOGUE GRATIS



BUREAU : 40, Rue de l'Echiquier. — PARIS

SACS, etc. 3.95

Articles pour Sports
Meilleur marché du monde
ELIMS PIERRE
10, Faubourg Montmartre *(dans la Cour)*
162, Avenue Malakoff *(Porte-Maillot)*
PARIS — CATALOGUE GRATIS

Demandez dans tous les Bureaux de tabac le

BOUCHON - TOUPET - ABSORBATEUR

Plus de culots
Plus de nicotine
Économie 50 0/0
20 centimes le Cahier

EXCELSIOR-PROTECTOR

Croco garni de son Cahier : 1 franc

Envoi contre mandat ou timbres-poste : **CHAUVE,** 15, rue Parrot, PARIS

AUX MARINS

7-9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en :: :: tous genres :: ::

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc., etc.

Raquettes etc. 7.95

Articles pour Sports
Meilleur marché du monde
ELIMS PIERRE
10, Faubourg Montmartre *(dans la Cour)*
162, Avenue Malakoff *(Porte-Maillot)*
PARIS — CATALOGUE GRATIS

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

VISITE DU MONT SAINT-MICHEL

Jusqu'au 31 Octobre, toutes les gares des lignes de Normandie et de Bretagne du Réseau de l'État délivreront pour le Mont Saint-Michel des billets directs d'aller et retour à prix réduits des trois classes, valables de 3 à 8 jours suivant la distance.

Les billets délivrés au départ de Paris permettent de passer, au retour, par Granville ; ils sont valables 7 jours et leurs prix sont fixés à

47 fr. 70 en 1re classe ; 35 fr. 75 en 2e classe et 26 fr. 10 en 3e classe.

19e Année. — N° 830.
DIRECTION : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris.

Le Numéro Trimestriel : 1 fr.
ABONNEMENTS : France, 6 fr. pour 6 numéros trimestriels.

15 Septembre 1916
PUBLICITÉ : Huguet, de Palissaux & Cie.

VIE AU GRAND AIR

BRINDEJONC DES MOULINAIS EST MORT

Brindejonc des Moulinais, qu'on voit ici portant sur sa poitrine l'histoire de sa glorieuse carrière civile, était, au début de la guerre, simple soldat. Il devint lieutenant à la suite des exploits qu'il accomplit durant la bataille de la Marne, notamment, où il exécuta, sans relâche, bombardements et reconnaissances. Récemment encore, il abattait un avion ennemi. Une aile de son appareil s'étant détachée a causé son accident mortel.

SOMMAIRE

	Pages
BRINDEJONC DES MOULINAIS	1
L'ARMEE AUTOMOBILE ALLEMANDE, par Charles FAROUX	2
LE PRIX NATIONAL (CYCLISME) AU PARC DES PRINCES (Illustrations)	7
LE SPORT EN AMÉRIQUE, par J. M.	8
CEUX QUI L'ONT ÉCHAPPÉ BELLE, par Jacques MORTANE	14
DU COLLÈGE D'ATHLÈTES AUX STADES, par Charles de PREVOST (Interview du Marquis de Polignac)..	18
NOTES D'UN CYCLISTE MILITAIRE, par l'Adjudant BOUDOU.	20
LES QUESTIONS SPORTIVES DU JOUR (Editorial).	21
LE SPORT DANS L'ARMÉE ANGLAISE, (Illustrations).	22
QUEL SERA L'AVENIR DE L'ATHLÉTISME? par Charles de SAINT-CYR (II. Le point de vue technique). ..	24
ENCOURAGEONS LA NATATION, par Henri DECOIN.	26
SOUVENIRS D'UN AUTOMOBILISTE, par l'adjudant de DREUX-BRÉZÉ	27
EN SOUVENIR DE WILDING, par UN TENNISMAN	29
DE "SORNETTE" A "SARDANAPALE" par René RIONDET	32
GASTON LANE, par Jacques DEDET.	34
LE LANCEMENT DE LA GRENADE, par le Lieutenant BALLUTEAUD	35
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE, par Paul MEYAN	37
UN NOUVEL HIPPODROME : SAINT-SÉBASTIEN, par R. R.	41
LE TRIMESTRE SPORTIF (Illustrations)..	42
MARCHAL, QUI A VOLE DE NANCY A CHOLM, par J. M.	44

NOTES DES ÉDITEURS

REMERCIEMENTS. — Nous avons été très sensibles aux félicitations reçues à la suite de notre premier numéro trimestriel. « La France est enfin dotée d'une grande revue sportive, digne d'elle », telle est, résumée, l'opinion de nos correspondants. Ces encouragements nous sont très précieux. La *Vie au Grand Air*, nouvelle formule, documentée et technique, fera l'impossible pour servir, comme il convient, la bonne cause des sports.

AVIS AUX PHOTOGRAPHES AMATEURS. — La guerre nous ayant privés de la plupart de nos photographes et de nos correspondants, nous prions les photographes amateurs qui fréquentent les réunions sportives, de nous envoyer leurs épreuves, en vue surtout de documenter notre « Bloc-Notes » qu'on trouvera à la fin du présent numéro. Nous insérerons surtout les gagnants des principales épreuves, les arrivées, et les photographies des athlètes ayant battu des records.

NOTRE PRECEDENT NUMÉRO. — A tous ceux qui n'ont pu se procurer notre numéro du 15 juin, nous avons le plaisir de faire savoir qu'il nous en reste encore quelques exemplaires que nous enverrons à ceux de nos lecteurs qui en feront la demande accompagnée de 1 franc en timbres-poste. Le nombre de ces exemplaires étant très limité, il sera bon de se hâter.

SPORTS-BIBLIOTHEQUES. — Cette admirable collection qui comprend 24 volumes reliés et illustrés, rédigés par les spécialistes les plus qualifiés, est en vente partout au prix de 6 francs le volume. (*Catalogue gratis sur demande.*)

L'ARMÉE AUTOMOBILE ALLEMANDE

Par Charles FAROUX

DE TOUS LES PROGRÈS TECHNIQUES MODERNES, CELUI DES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES AURA JOUÉ LE PLUS GRAND ROLE SUR LES DOCTRINES DE GUERRE.

COMBIEN ils avaient vu clair, ces quatre ou cinq hommes hardis — de Dion et Serpollet étaient parmi eux — qui dès 1898 mettaient des voitures à la disposition de l'autorité militaire pour essais en vue de leur application à la guerre.

Que cette initiative ait été accueillie par l'incrédulité générale, il n'y a pas lieu d'en être surpris. Il n'y a pas de science, plus que celle de la guerre, qui repose sur la connaissance du passé. Tout ce que nous savons d'elle n'est qu'expérience, et les meilleurs esprits sont enclins à ne juger qu'au seul point de vue « actuel ». Le Corse génial lui-même, et celui-là était le vrai « seigneur de la guerre », n'a pas encouragé Fulton : non point qu'il doutât de la valeur de l'invention, mais il lui parut qu'elle n'aurait d'application possible à la guerre qu'à une époque où il aurait lui-même cessé de vivre.

La guerre d'aujourd'hui, d'un caractère si puissamment mécanique et industriel, « guerre de l'arrière » s'il en fut, devait prouver aux plus incrédules qu'il n'est pas nécessaire d'attendre l'évolution complète d'une idée pour l'appliquer aux buts guerriers. On l'a dit déjà, et nous ne pouvons que le répéter avec une certaine mélancolie, l'effroyable crise présente aura plus fait pour le progrès mécanique qu'un demi-siècle de paix. L'automobile elle-même, si avancée qu'elle fût dans ses réalisations, n'a pas échappé à cette loi. En temps de guerre, d'une guerre qui met en jeu l'existence même d'une race détestée de l'univers, on rejette loin de soi l'idée du temps de paix, qu' « il est toujours dangereux de dépenser de grosses sommes pour des machines qui correspondent aujourd'hui à l'état de la science, mais qui peuvent demain se trouver vieillies et sans valeur. »

« Jamais, a dit Bernhardi, les progrès de la technique moderne ne doivent nous trouver mal préparés. C'est à Prométhée qu'appartient l'avenir et non à Epiméthée... » (*Vom Heutigen Kriege*).

LES BUTS A ATTEINDRE PAR L'EMPLOI DE L'AUTOMOBILE DE GUERRE

Le sujet est d'une ampleur formidable et nous ne pouvons que l'effleurer ici. Les Allemands, qui avaient voulu cette guerre, trouvaient, au début de 1914, quelque 90.000 voitures ou camions appartenant en propre à leur armée, en sorte qu'ignorant les difficultés de nos réquisitions hâtives ils purent à loisir édifier leur organisation. Le tableau ci-après la schématise:

I. ORGANES DE LIAISON. — *Motocyclettes ; voitures légères deux places pour liaisons tactiques ; voitures de tourisme pour officiers d'état-major ; voitures puissantes et rapides pour les grandes liaisons.*

Ce dernier service est aujourd'hui, en ce qui concerne le front occidental, sous les ordres de Lautenschlager, promu lieutenant dès le début de la guerre. Son parc général est à Mayence, et quatre voitures font quotidiennement le trajet Mayence-Berlin et retour par Magdebourg : il y a deux relais de conducteurs pour ce parcours total de 1.300 kilomètres sur une route entièrement surveillée, et dont une partie élargie est réservée à la circulation à grande vitesse. Les quatre voitures du service quotidien appartiennent à un lot de 12, comprenant 5 Mercédès (la sixième, celle de Wagner au circuit de Lyon, a été prise par les Français après la Marne : elle est aujourd'hui affectée aux services de nos armées), 4 Benz, 1 Austro-Daimler et 2 Isolta-Fraschini 120 chevaux.

II. TRANSPORT DE TROUPES. — Le Kaiser, en ce qui le concerne, dispose de six voitures toujours prêtes à partir et marchant en convoi quand il se déplace. Deux d'entre elles, armées, marchent en éclaireurs ; la sixième est une auto-mitrailleuse du plus

récent modèle. Tout ce service, au point de vue technique, est sous les ordres d'un des frères *Opel*.

Les voitures affectées sont des camions spécialement établis dans ce but avec une capacité de 26 ou 34 hommes : 8 de ces camions, avec deux *poids lourds d'armée*, 2 omnibus à 12 places et 6 voitures de tourisme, transformées en 6 places, suffisent généralement au transport d'une compagnie.

Les autobus des diverses villes allemandes ou compagnies de transports, au début de la guerre furent plus souvent consacrés au transport des blessés : depuis, le grand nombre de ceux-ci a nécessité la création de convois de la Croix-Rouge constitués par sections de 12 voitures d'un type uniforme construit par trois usines : Opel, Adler et N. A. G.

III. TRANSPORT DE MATÉRIEL. — Qu'il s'agisse de vivres, de munitions, d'armement, toute cette partie de l'organisation avait été soigneusement étudiée dès le temps de paix et j'y reviens plus loin tout à loisir.

IV. ORGANES DE COMBAT. — Il s'agit ici d'autos-mitrailleuses et d'autos-canons sur lesquelles nous aurons également quelques mots à dire.

V. VOITURES SPÉCIALES. — Il s'agit ici des multiples applications que la locomotion automobile a pu recevoir à la guerre : camions avec projecteurs (éclairage ou télégraphie optique), camions-stations génératrices, camions-ateliers ,voitures de radiographie, d'opérations ou de stérilisation, camions-treuils pour la manœuvre des ballons d'observation, camions-imprimeries, camions du service cartographique, etc., etc.

La liste de ces voitures est quasi interminable.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET MILITAIRE DU SERVICE. — Tous les services automobiles du front occidental sont aux mains du général Von Colomb, ancien colonel du régiment d'artillerie de campagne nº 4. L'organisation intérieure des divers services n'offre rien de spécial. A noter seulement les parcs de réparation de la zone des armées, dont l'outillage est puissant et pour lesquels on a souvent fait appel à la main-d'œuvre civile. Ces parcs sont généralement dirigés par des ingénieurs ou des industriels qu'on a bombardés capitaines ou majors, alors même qu'ils n'étaient régulièrement que simples soldats, si leur valeur technique justifiait un tel avancement. Il y a là quelque chose d'analogue à ce qui s'est fait dans l'armée anglaise.

La production des usines a été réglementés dès le début de la guerre. Le mot d'ordre était : *unification*. On a merveilleusement réussi dans cette voie, nous devons le reconnaître.

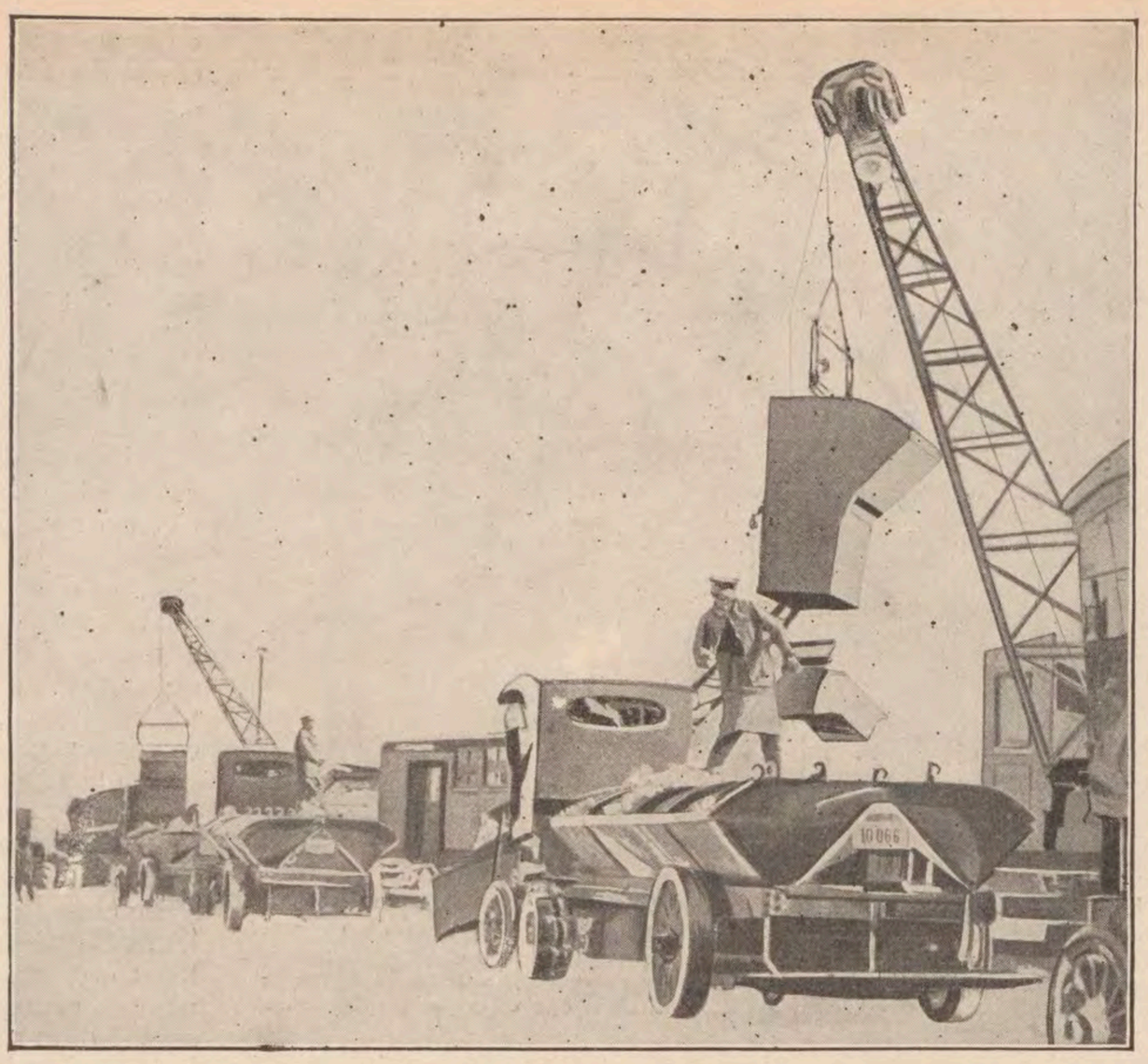
Les autos-mitrailleuses allemandes ont été fréquemment employées en 1914 *sur le front occidental et en* 1915 *sur le front oriental. Nos ennemis en possèdent quinze cents environ.*

Une des premières applications de l'automobile à la guerre fut la réalisation des autos-mitrailleuses. On en vit quelques-unes dès les manœuvres allemandes de 1908 : mais il y a un abîme entre ces premiers engins et les terribles bêtes de guerre que sont aujourd'hui les machines établies par Opel, Ehrardt ou Benz et qui comportent, avec une protection complète des organes essentiels, un blockhaus central muni parfois d'un canon-revolver.

Normalement, l'armement d'une auto-mitrailleuse boche du plus récent modèle comprend deux mitrailleuses, soit du type Maxim avec condensateurs, soit du type Schwarzlose, soit du type Skoda. Le fusil mitrailleur, genre Lenis ou Krupp est réservé de préférence à l'infanterie des tranchées, ainsi d'ailleurs que le nouveau fusil automatique à 25 coups et au calibre de 5 m/m établi par Mauser. Toute la voiture est protégée par un blindage d'acier au nickel, d'une épaisseur variant de 3 à 7 m/m. Les mitrailleuses elles-mêmes sont protégées par un bouclier ou une coupole de 12 m/m.

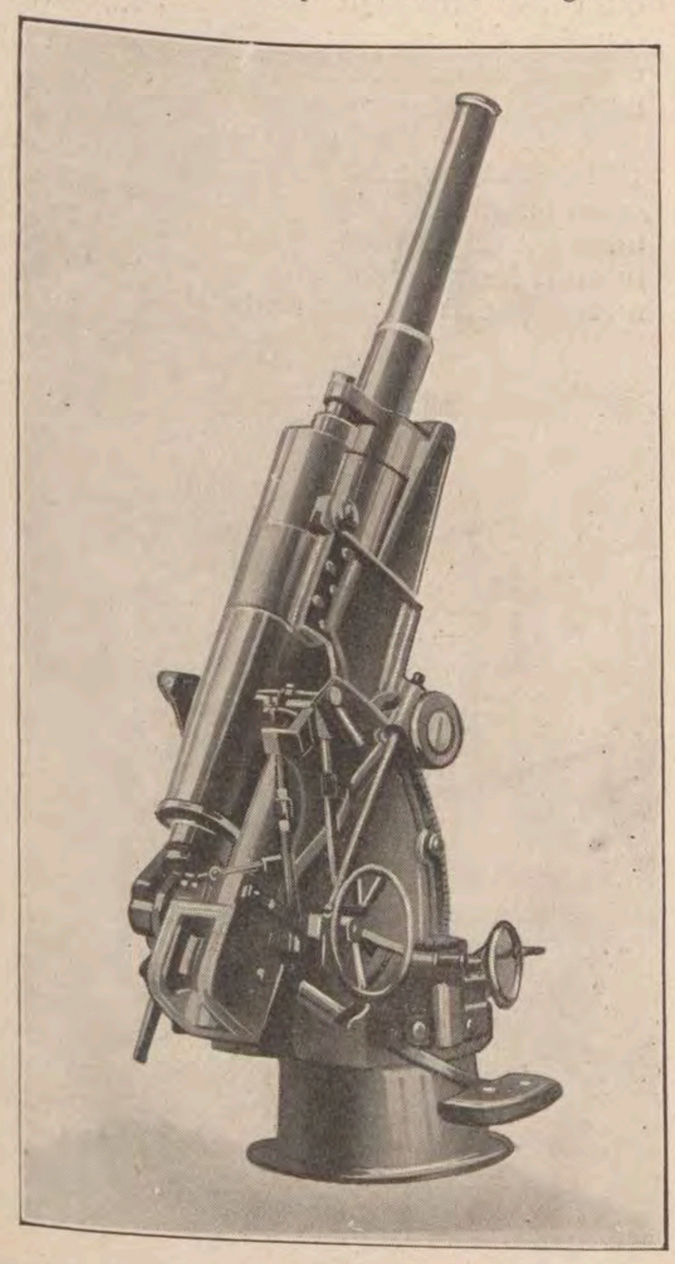
Certaines des autos-mitrailleuses allemandes peuvent faire du 80 à l'heure ; quelques-unes sont munies d'une double direction avec dispositif spécial permettant de faire marche arrière à la même vitesse sans virer de bord : les roues motrices deviennent alors les roues d'avant.

Que ceci ne surprenne aucun de nos lecteurs : il s'agit, ici encore, d'une invention française et nous sommes heureux de pouvoir dire que les autos-mitrailleuses de chez nous, équipées de système dû à Dombret, l'ingénieur de grande valeur qui dirigea longtemps la firme Motobloc, sont nettement supérieures, quant à la maniabilité, aux voitures allemandes. On les verra à l'œuvre quand reprendra la guerre de mouvements.

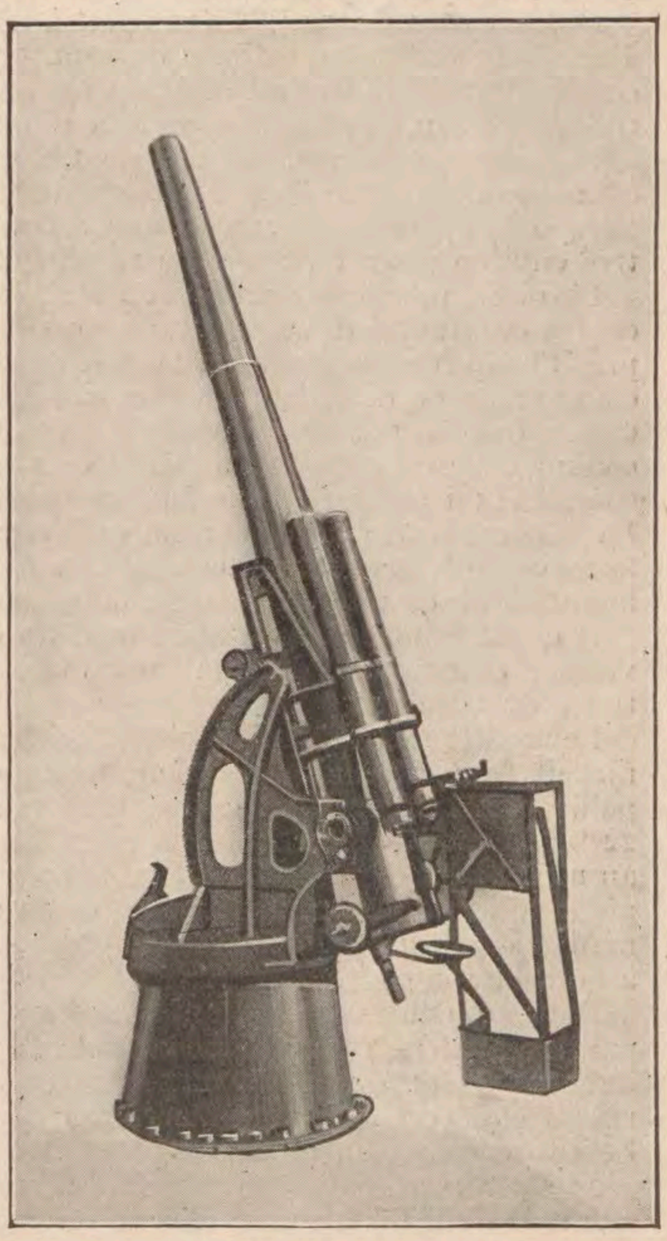


TRAINS ROUTIERS

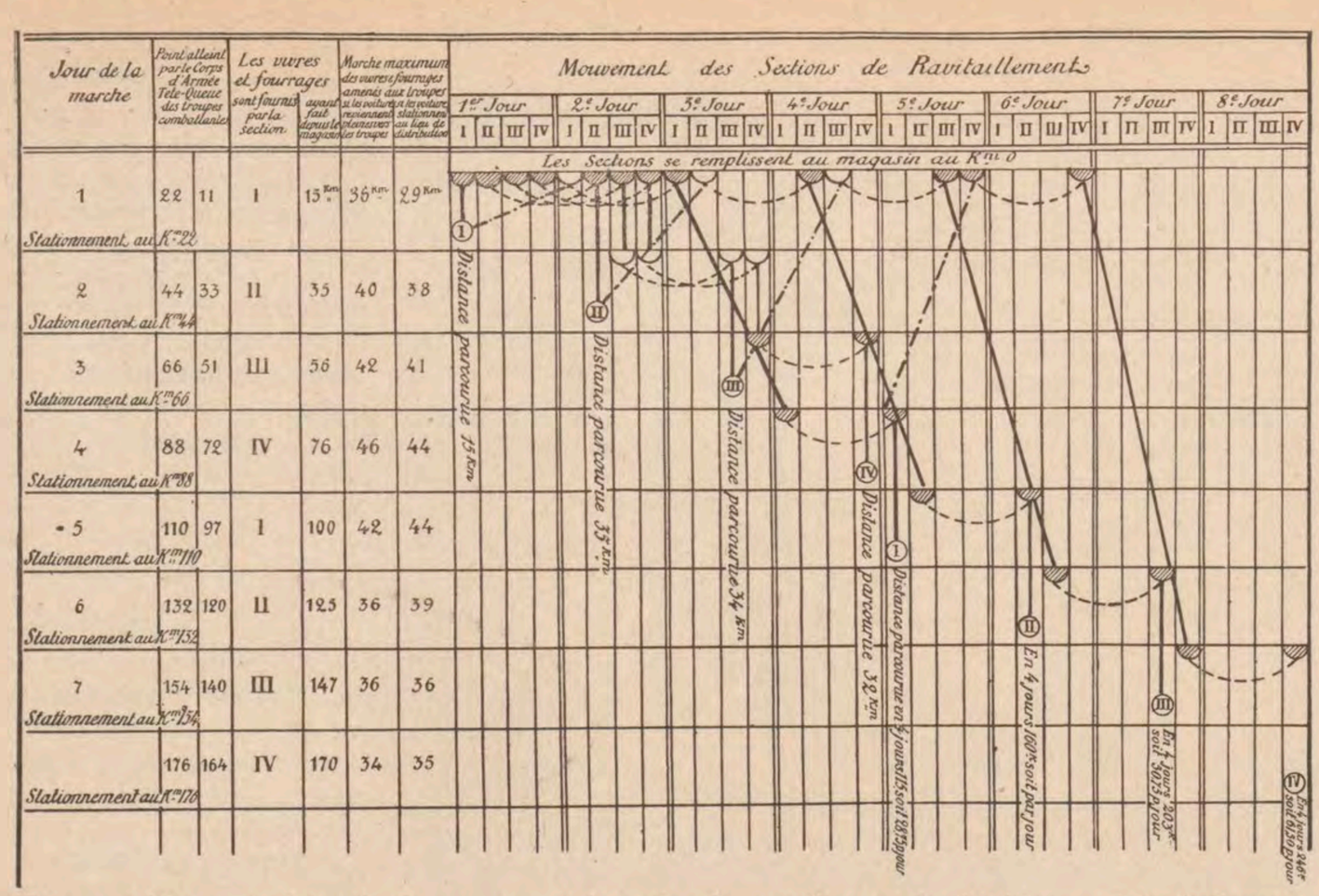
Ces trains routiers sont employés par l'armée allemande, pour activer la reconstruction des routes. On les voit ici chargeant les cailloux dans une carrière des Ardennes.



Canon Krupp de 75 m/m L/35 sur affût automobile pour le tir contre aéroplanes. Cette illustration est extraite de *Artilleristiche Monatshefte*.



Ce canon de 105 m/m est monté sur camion établi par les usines Mercédès et tire jusqu'à une hauteur de 11.400 mètres.



Dans ce tableau qui schématise le mouvement de section de ravitaillement, les demi-lunes grisées indiquent les sections pleines ; les demi-lunes blanches les sections vides. Les chiffres romains entourés d'un cercle marquent le point où se vide une section. La marche des sections pleines est figurée par un tiret plein ; celle des sections vides par une ligne pointillée (trait et point). La ligne composée d'une série de traits figure le séjour d'une section. Il est à noter qu'on dispose d'une cinquième section, mais elle n'est pas employée au ravitaillement des colonnes.

— Ici encore, nous trouvons une preuve de la préparation. L'arme elle-même, le canon destiné à contrebattre l'aéroplane et éventuellement le dirigeable, a d'abord été conçue, étudiée, réalisée et mise au point. A ce moment, et à ce moment seulement, on a étudié l'affût roulant, le châssis d'automobile permettant à la pièce de se déplacer rapidement. On risquerait donc de porter un jugement inexact sur ce matériel automobile spécial si on ne consacrait quelque attention, avant toute chose, aux canons eux-mêmes.

Quatre canons sont employés pour le tir aérien : ce sont, dans l'ordre chronologique de leur adoption par l'armée allemande :

1° Le canon de 50 m/m L/30 (c'est-à-dire d'une longueur de 30 calibres ou 1 m. 50), construit par Ehrardt avec affût à pivot central et berceau. Ce matériel tire, à la vitesse initiale de 572 mètres, un obus de 1 k. 250 chargé en explosif, ou parfois un shrapnell de 2 k. 400 ; la flèche maximum est de 3.800 mètres environ pour un angle de tir de 70°.

La pièce, mobile sur un pivot installé au centre de gravité de la voiture — que représente une de nos illustrations — se pointe en hauteur et direction, au moyen d'une crosse que le pointeur appuie à l'épaule comme celle d'un fusil. L'appareil de visée comporte un guidon et une hausse mobile. La pièce est portée par un berceau qui l'enveloppe complètement et qui contient un frein hydraulique et un récupérateur à ressort.

Il existe pour ce canon deux modèles de voiture automobile, différant par l'importance du blindage.

Le modèle lourd (blindé à 7 m/m d'acier au nickel) peut atteindre 48 kilom.-heure en palier et gravir, sur bon sol des rampes de 22 %. Le modèle léger, blindé à 4 m/m d'acier au nickel peut dépasser 60 kilom.-heure ; le poids total de ce dernier type en ordre de marche est de 3.200 kilos avec cinq hommes à bord et 100 coups à tirer.

Dans ces deux voitures, qui sont établies par les ateliers Dixi, d'Eisenach, le siège du conducteur est à l'avant, la pièce au milieu et le coffre à munitions à l'arrière. Le coffre comporte un siège.

2° *Un canon de* 65 m/m L/35 *dû à Krupp* monté sur châssis à roues, devant originairement tirer à poste fixe, et que nous ne mentionnons ici que parce que, dans quelques cas, d'ailleurs assez exceptionnels, il a été monté sur des plates-formes de camions N. A. G. types 3 et 4 tonnes. Il s'agissait là d'installations de fortune, assez peu heureuses d'ailleurs, tant il est vrai que le génie allemand s'accommode mal, au rebours du français, de tout ce qui est improvisation.

3° *Un canon de* 75 m/m L/35, *dû également à Krupp,* à recul différentiel et à tourillonnement arrière.

Le principe du recul différentiel consiste en ceci que le canon, au moment où le coup va partir, est lancé vers l'avant et que le coup part au moment où le tube atteint la partie extrême du berceau. L'effet du recul le rejette alors en arrière dans sa position primitive : le recul lui-même est ainsi réduit à peu près au tiers de sa valeur normale.

L'idée est ingénieuse, n'est-il pas vrai ? Nos lecteurs apprendront sans étonnement qu'elle est née en France et qu'elle y a reçu sa première application sur notre 65 m/m de campagne.

Cette arme de Krupp est déjà redoutable : la puissance à la bouche atteint 110 tonnes-mètre correspondant à un projectile de 5 k. 500 et à une vitesse initiale de 625 mètres. La portée maximum en hauteur est de 6.300 mètres pour un angle de tir de 75°.

Ce canon, depuis janvier 1915, est monté sur un camion spécialement étudié et construit par les usines Adler. Le moteur, un 4-cylindres de 125 × 160, développe 75 chevaux environ et la voiture pèse en ordre de marche 3.920 kilos. Elle est montée sur bandes pleines, jumelées à l'arrière : aux essais de Francfort, elle a atteint sur bonne route la vitesse, formidable dans ces conditions, de 58 kilom. à l'heure.

4° *Un canon Krupp de* 105 m/m L/35.

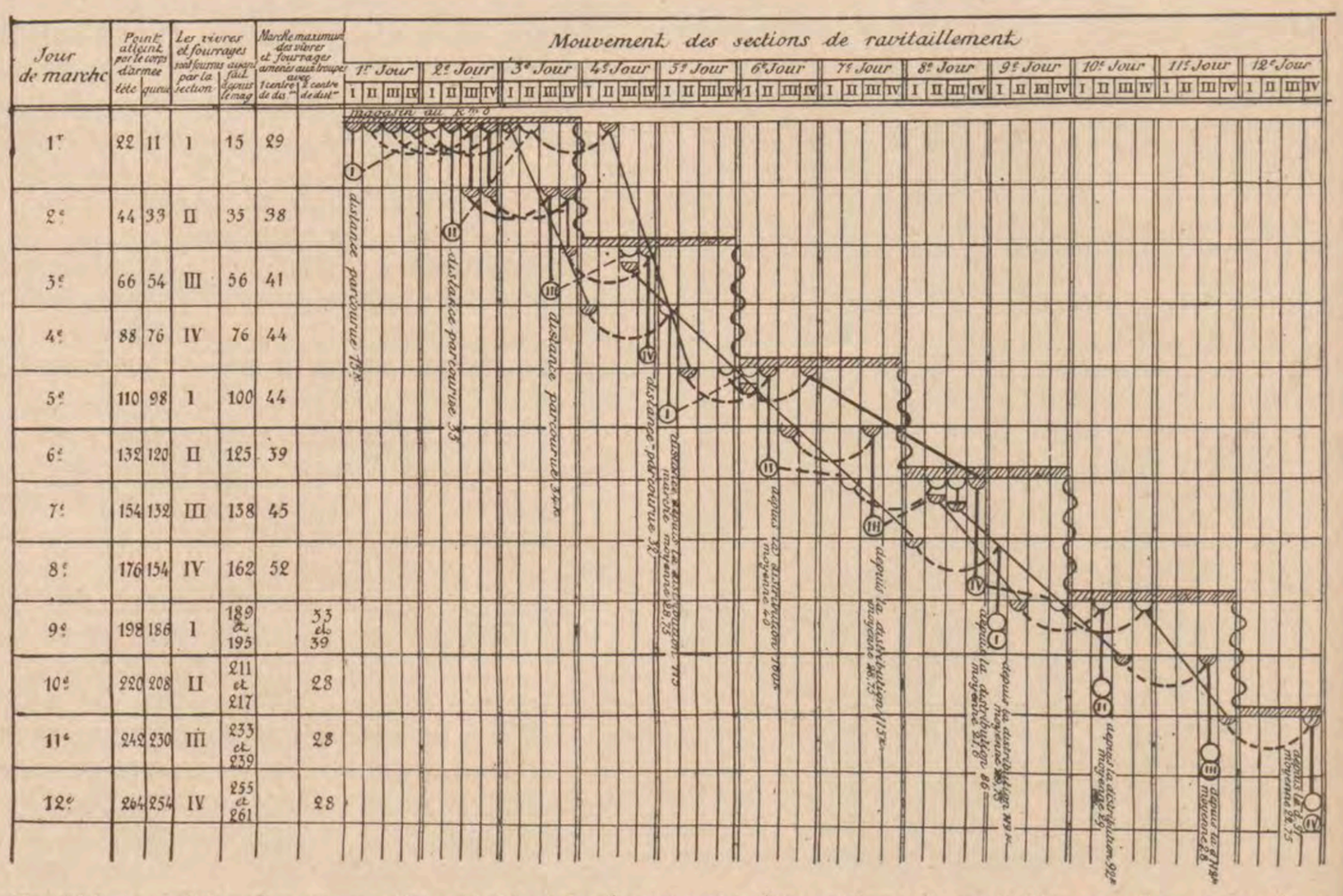
Celui-là est un tout dernier venu. Primitivement étudié pour être monté sur affût de bord, la nécessité, reconnue par les Boches, d'avoir contre les aéroplanes alliés, un tir capable de grands effets meurtriers, a amené l'état-major impérial à demander aux usines Mercédès l'étude d'une plate-forme automobile susceptible d'un déplacement rapide.

Si on songe que la pièce complète pèse 3 tonnes (1.400 kilos pour le tube, 1.600 kilos pour l'affût), on reconnaîtra que le problème demandait une étude sérieuse et approfondie.

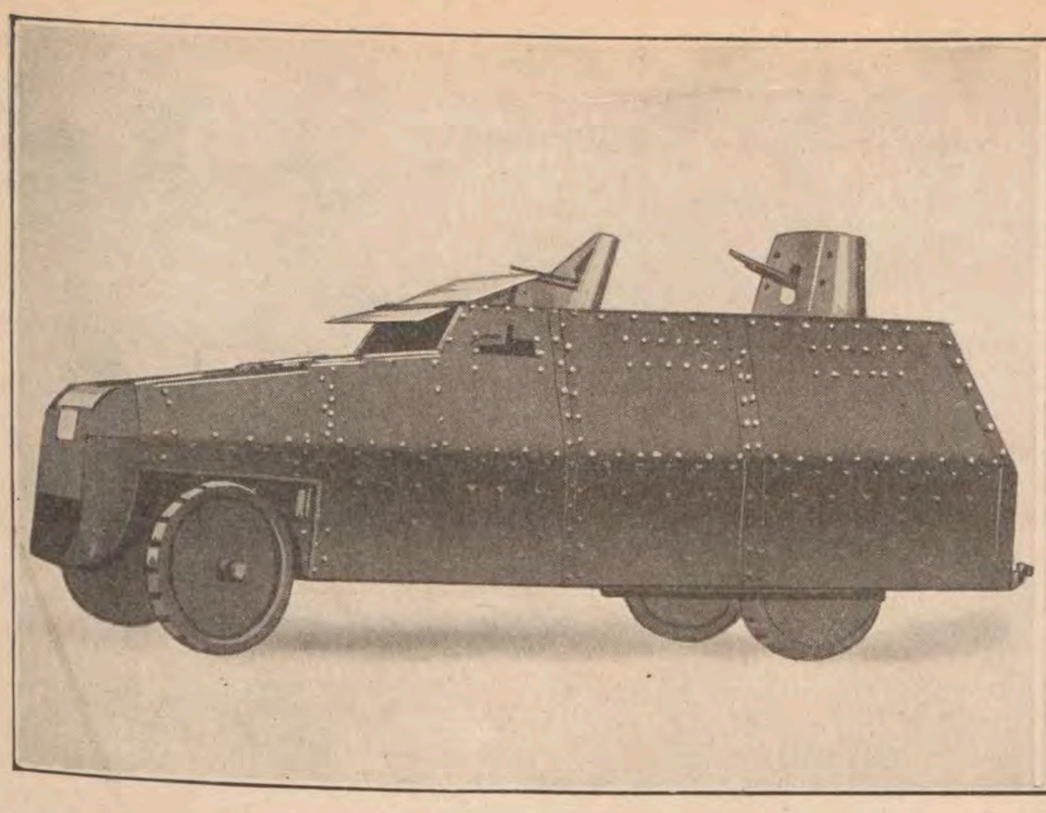
Le châssis réalisé — il n'en existe actuellement que huit exemplaires, tous sur le front occidental, c'est-à-dire contre nous — pèse en ordre de marche 6.300 kilos : il est équipé d'un moteur à 6 cylindres 145 × 180 à régime relativement lent, développant une puissance de 160 chevaux à 1.200 tours-minute. Un seul homme à bord : le conducteur. Quant au pointeur et aux quatre servants, ils sont, ainsi que l'officier chargé du tir, transportés par une voiture automobile blindée N. A. G. (Neue Automobil Gesellschaft) capable de faire 70 à l'heure et dont l'armement comporte 2 mitrailleuses. Ce camion N. A. G. transporte également les munitions.

Pour cette voiture spéciale, transportant un canon de 3 tonnes à une vitesse qu'on dit capable d'atteindre aisément le 40 à l'heure sur bonne route, on conçoit qu'une difficulté provenait des roues. Celles-ci, jumelées à l'arrière, garnies de bandes pleines, ont un diamètre de 1 mètre et sont entièrement établies en acier coulé.

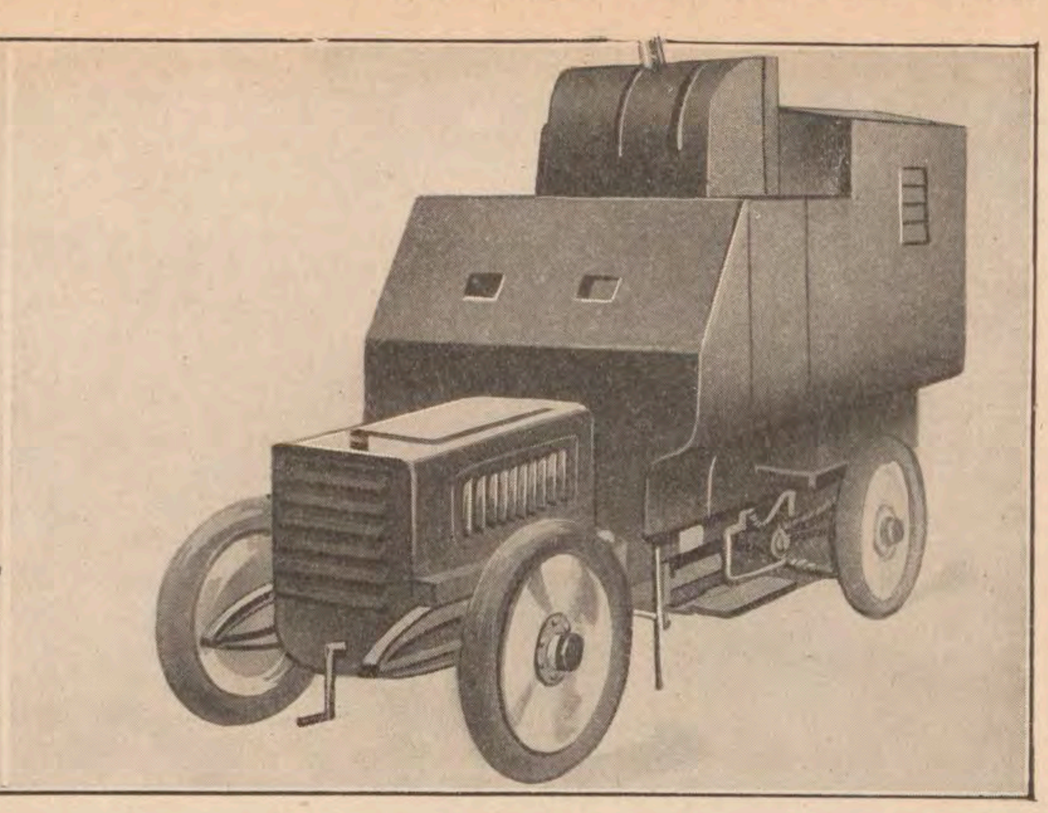
Ce canon spécial de 105 tire un obus de 18 kilos à la vitesse initiale de 700 mètres-seconde. En hauteur, le projectile tiré sous un angle de tir de 75° peut atteindre 11.400 mètres. La portée maximum est de 14 kilomètres pour un angle de tir de 45°.



Ce tableau schématise comme le précédent le changement des sections de ravitaillement. Le retour d'une section vide au magasin, et la marche avant de la même section pleine, sur le nouveau centre de distribution, dure 4 jours. On dispose d'une cinquième section, mais elle ne figure pas ici, n'étant pas employée au ravitaillement des troupes.



Auto-mitrailleuse construite par OPEL, moteur : 100 × 160, d'une puissance effective de 70 chevaux, Blindage en tôle d'acier de 7 m/m. Armement : 2 mitrailleuses Schwartzlose. Bandages pleins. Vitesse minimum : 75 kil. heure.



Automobile blindée munie d'un canon à tir rapide de 50 m/m construite par la Rheinische Metallwaren und Maschinenfabrik (Ateliers Ehrardt). Ce document est extrait des *Artilleristiche Monatshefte*.

AUTO-CANONS : MATÉRIEL ET ARMEMENT.

Cette pièce tire trois sortes d'obus, qui sont tous « traceurs » c'est-à-dire laissant un sillage visible dans l'espace, noir le jour, lumineux la nuit. Aucun d'eux n'éclate en touchant le sol, de façon à diminuer le danger pour les troupes amies. Ce sont l'obus Krupp (type K Z), l'obus américain type Bonner Semple, modifié par les Boches et enfin un tout dernier venu, l'obus Tarrasch qui donne à une hauteur réglée par la fusée un premier éclatement suivi de 16 éclatements répartis à peu près systématiquement sur la surface d'une sphère de 20 mètres de rayon.

L'organisation des ravitaillements est extrêmement complexe dans la guerre actuelle : l'automobile a rendu le problème plus abordable.

La doctrine de guerre universellement reçue avant le formidable conflit actuel était la suivante : En principe, ravitaillement par magasins. Ressources complémentaires tirées du pays et par là complète liberté d'action.

Clausewitz, le célèbre écrivain allemand, se demandait naguère : *La guerre déterminera-t-elle le système de ravitaillement, ou est-ce le contraire qui aura lieu ?* Il semble que les événements aient donné raison à Clausewitz, quand il répondait lui-même : « D'abord, le système de ravitaillement déterminera la guerre, dans la mesure où le permettent les autres conditions dont il dépend. Mais, dès que celles-ci commenceront à exercer une grande résistance, la guerre réagira sur le système de ravitaillement, et dans ce cas par conséquent le déterminera. »

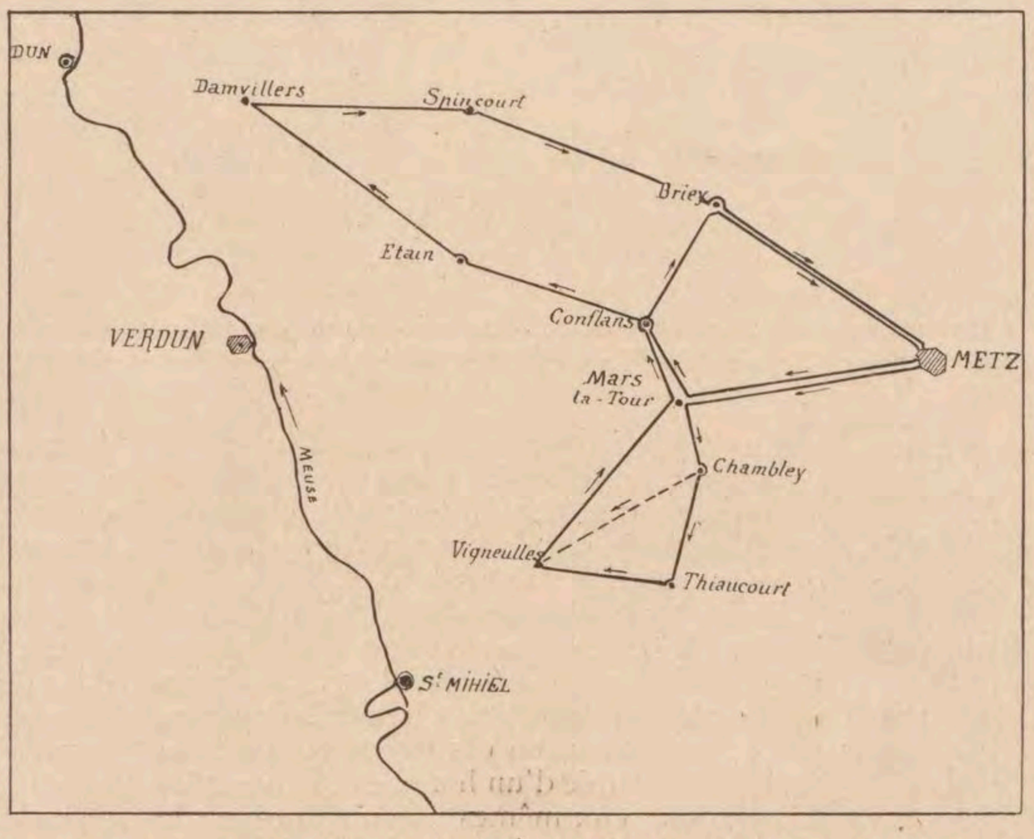
Comment les Allemands ont organisé ce service si important, nous allons le demander à Von Bernhardi lui-même, dont l'ouvrage *Vom Heutigen Kriege* a été si magistralement traduit en français par M. Etard.

Prenons le cas concret de Bernhardi : au surplus, les deux graphiques ci-contre empruntés à son ouvrage, nous dispenseront de trop longues explications.

Il s'agit ici uniquement de trains régimentaires à traction animale : on verra du même coup combien l'emploi judicieux de l'automobile a pu simplifier un organisme en soi délicat et, qu'on me passe l'expression, enchevêtré.

Soit une colonne de marche de 25 kilomètres qui a cantonné sur une profondeur de 10 kilomètres et qui doit faire une marche de 20 kilomètres. Si le départ est fixé à 6 heures du matin, elle atteindra ses nouveaux cantonnements sur une profondeur de 10 kilomètres avec toutes les troupes à 14 h. 45, à supposer que l'allure moyenne soit de 4 kilom.-heure. Si les voitures à vivres suivent la colonne à 3 kilomètres, elles seront rendues auprès de toutes les troupes à 18 heures.

S'il y a des cuisines roulantes, la liberté des mouvements s'accroîtra dans une certaine mesure, ces cuisines demeurant attachées aux troupes comme il convient. La



Ce schéma montre, dans son extrême simplicité, le réseau routier de ravitaillement des armées allemandes dans la région de la Woëvre et abords.

troupe peut être alimentée pendant la marche ou aussitôt après. Et les voitures vides des cuisines se remplissent au moyen des voitures à vivres qui arriveront plus tard.

En ce qui concerne les mouvements des convois, un calcul minutieux établit que la section qui sera distribuée le lendemain doit toujours être avancée assez loin pour ne laisser entre elle et la pointe du corps qu'une journée de marche. Même dans ce cas-là, elle est obligée, pour atteindre les centres de distribution, de fournir le jour même de la distribution une marche presque double de la normale.

Il en résulte la loi suivante, que les troupes ne peuvent être constamment ravitaillées par les convois que s'il existe deux fois plus de sections portant chacune un jour de vivres qu'il n'y a de journées de marche entre la pointe du corps d'armée et le magasin. Par exemple, avec 4 sections de convois, le corps ne pourra s'éloigner qu'à 2 journées de marche du magasin, si l'on veut qu'il soit constamment ravitaillé par lui.

Dans le cas où le corps s'avance plus loin, on ne pourra tout au plus le ravitailler qu'à 6 journées de marche (Tableau I).

Si le magasin suit les troupes, il faut encore se soumettre à une règle. On doit le faire avancer par bonds de telle sorte qu'il y ait toujours deux fois moins de journées de marche entre la pointe du corps et le convoi qu'il n'y a de journées de vivres sur celui-ci (Tableau II).

Je ne fais ici qu'effleurer la question : à peine en ai-je montré toutes les difficultés. Mais il ressort déjà qu'il est extrêmement délicat, difficile, de ravitailler un corps d'armée par l'arrière de façon permanente. Supposez maintenant 2 corps d'armée sur une même route : comme le cas s'est souvent présenté dans la guerre actuelle, et on arrive à une impossibilité majeure d'assurer les ravitaillements par traction animale.

C'est ici qu'apparaît, avec toutes ses conséquences, la liberté de mouvements et de manœuvre assurée par l'emploi de l'automobile. Sans doute celles-ci sont liées aux bonnes routes, mais elles peuvent se mouvoir librement sur tout le réseau routier. Nos ennemis les emploient d'abord au service des étapes pour enlever le contenu des magasins de première ligne et les porter en avant : enfin, la vitesse de déplacement des convois automobiles, d'où découle un meilleur rendement des routes, simplifie notablement toutes les difficultés. Comparativement aux tableaux complexes dont nous parlions tout à l'heure et qui nécessitent, pour être bien compris, une lecture attentive et réfléchie, je donne le schéma du ravitaillement des armées allemandes dans la région de la Woëvre et abords. Le schéma se comprend de lui-même et ne nécessite pas d'explications bien longues.

Les convois automobiles sont chargés à Metz : ils desservent deux circuits : l'un Metz-Mars-la-Tour-Chambley-Thiaucourt-Vigneulles-les-Hattonchatel-Mars-la-Tour (parfois on brûlait Thiaucourt, alors desservi de nuit par des convois à traction animale) : le retour à Metz s'effectuait normalement par Conflans ou Jarnisy et Briey ; de façon à n'avoir sur chaque route qu'un seul sens de marche. L'autre circuit partait également de Metz par la route de Mars-la-Tour, mais desservait Conflans et Jarnisy-Etain et Damvillers avec retour à vide par Spincourt et Briey (le centre secondaire de Dun-sur-Meuse dépendait du centre créé à Mohon, faubourg de Charleville).

COMMENT FURENT RECRUTÉS LES OFFICIERS DES CONVOIS AUTOMOBILES

Les convois automobiles de l'armée allemande comprennent normalement 24 voitures sous les ordres d'un second lieutenant. Le recrutement des cadres ne s'est pas opéré tout à fait de la même manière que chez nous. C'est ainsi que l'examen du premier degré n'était pas accessible à tous : on se préoccupait surtout de trier les candidats d'après leur degré de culture, leur façon de se présenter, le caractère de leur personnalité, leur débrouillardise, tout ce qui constitue, en somme, ce qu'on pourrait appeler la *cote d'amour* et qui, après tout, est assez justifié ici. On n'a accordé que peu de valeur aux connaissances théoriques pures et aux aptitudes techniques : on le pouvait d'autant mieux que chaque convoi comporte un chef mécanicien, choisi parmi les gens du métier et promu d'emblée au grade d'adjudant. Celui-ci était le conseiller technique du convoi. A l'officier, les décisions d'ordre général et la conduite de la marche ainsi que l'ensemble des opérations administratives. Cette méthode, la plus rapide pour la constitution des cadres, était très judicieuse : il eût été puéril de vouloir faire en quelques semaines des ingénieurs de l'automobile.

LE MATÉRIEL DES CONVOIS AUTOMOBILES A ÉTÉ UNIFIÉ PAR NOS ENNEMIS

Quel que soit le détail auquel on s'arrête dans l'étude de l'organisation militaire allemande, on y retrouve ce souci de préparation qui est la meilleure preuve que le parti militaire boche voulait la guerre et l'avait longuement préparée. O fausseté du vieil adage : « *Si vis pacem, para bellum !* » Que penserait-on d'un industriel qui ayant consacré sa fortune, son temps, sa vie, à l'édification d'une usine ultra-moderne, renoncerait de propos délibéré à la faire fonctionner ? Qui ne voit qu'au contraire tous ses efforts tendent à utiliser au plus vite ce qu'il a réalisé ? De même, comment pouvait-on concevoir que le peuple allemand ne visait qu'à être craint quand il s'imposait une préparation de vingt ans ? La justification même, aux yeux des plus incrédules, de ces énormes crédits de guerre était dans l'utilisation de l'armée.

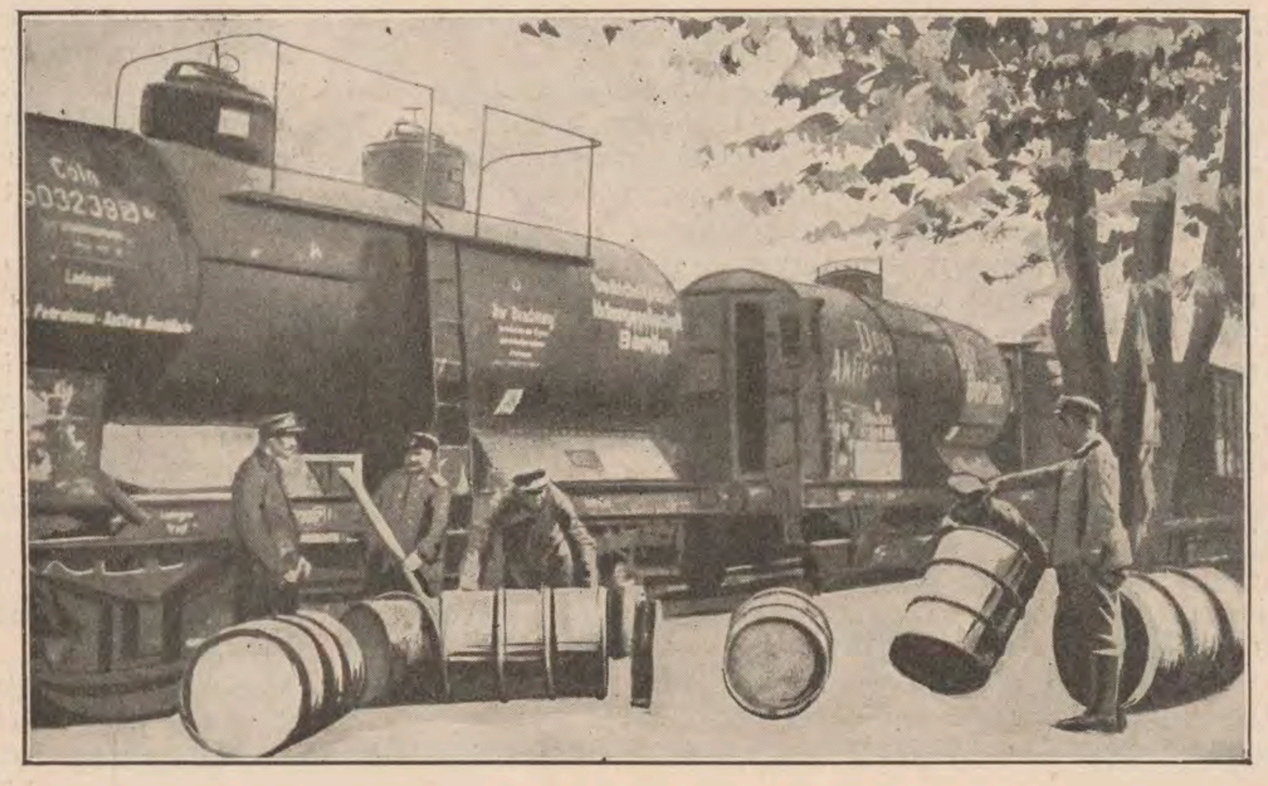
Voilà ce que fit apparaître le recensement publié en juin 1914 par le *Kriegstechnische Zeitschrift*. Trois mois avant la guerre, l'armée allemande possédait, lui appartenant en propre :

20.335 motocyclettes ;
29.087 voitures de tourisme de 8 à 20 chevaux ;
22.501 voitures de tourisme de 20 à 40 chevaux ;
2.104 voitures de tourisme de plus de 40 chevaux ;
24.112 camions de 16 à 40 chevaux ;
11.614 camions de plus de 40 chevaux.

Soit environ 90.000 véhicules automobiles, avant toute réquisition. N'était-ce pas formidable ?

La conséquence toute naturelle de cette préparation, c'est que les Allemands ont pu unifier leurs types de camions et même de voitures automobiles.

En ce qui concerne les convois de ravitaillement ou de transport de personnel, ils ont réalisé le type nommé par eux *poids lourd d'armée*. Ce poids lourd comprend une voiture motrice avec fourgon ; la charge utile est de 6 tonnes environ dont 2 portées par le fourgon. Celui-ci est organisé au besoin pour la traction animale et peut supporter l'attelage d'une seconde voiture. Le moteur, un 4-cylindres de 110 × 150, dénommé 35 chevaux, en donne en réalité 55 à 60 à son régime de meilleure utilisation. Il fonctionne normalement au benzol, carburant dont on n'a jamais manqué chez nos ennemis. Le rendement journalier est de 130 à 150 kilomètres sur le front occidental. Douze trains de ce genre contiennent le ravitaillement d'un corps d'armée, qui s'élève à 70 tonnes environ.



Voici le ravitaillement en essence et benzol. On voit, ici, un des trains spéciaux composés de wagons-citernes destinés à transporter le combustible nécessaire aux moteurs à explosion.

Comme complément de ce premier organe, les Allemands ont le *camion léger d'armée*, qui correspond à notre 3-tonnes.

Enfin, les Boches emploient fréquemment le train Müller, copie du train sorti du cerveau de ce précurseur génial et... méconnu que fut le colonel Charles Renard. Combien nous avons senti, en ces temps terribles, la perte prématurée d'un homme qui, avant les Allemands eux-mêmes, avait prévu le double caractère, aérien et industriel, de la guerre future.

Dans le train Müller (construit par l'*Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft*, l'A. E. G., dans ses ateliers de Berlin), la force motrice est produite dans la première voiture par deux moteurs à benzol de 75 chevaux chacun, et transmise électriquement aux essieux des 6 fourgons attelés. On peut transporter une charge utile de 30 tonnes, à une vitesse moyenne de 12 kilom.-heure, même sur des routes moins bonnes, tandis que le camion d'armée reste lié à des routes bien construites et résistantes. En général, les Allemands ont affecté les trains Müller au transport de munitions.

Depuis le commencement des hostilités, les usines Siemens-Schückert et Daimler (Mercédès), ont construit également des trains de ce système, avec 15 et 20 tonnes de charge utile.

On rencontre également dans les convois de ravitaillement allemands un assez grand nombre de locomotives routières Fowler, des types 40 et 70 chevaux. Ces machines peuvent marcher avec combustibles solides ou liquides (charbon ou huiles lourdes de schiste et de goudron). Le type 40 chevaux peut entraîner 15 tonnes utiles à 5 kilom.-heure et le rendement journalier atteint 50 kilomètres. Leur maniement est simple et leur service absolument sûr.

On peut rattacher à ce même département des poids lourds les véhicules employés par nos ennemis aux usages suivants :

Charrues automotrices employées non pas, comme l'ont dit quelques confrères, à amorcer les tranchées, mais tout simplement à cultiver et mettre en valeur les terres si fertiles des départements du Nord Français.

Camions-stations génératrices destinés à fournir l'éclairage électrique et la force motrice aux bureaux des États-majors, aux sous-stations de parc (réparation), etc.

Le type actuellement le plus en faveur est établi par Benz, et comporte, sur la plate-forme d'un camion de 50 chevaux, un moteur de 24 chevaux à 4 cylindres actionnant une dynamo à courant continu de 15 kilowatts.

Camions-treuils destinés à la manœuvre des ballons captifs allongés d'observation, les vulgaires « saucisses » (*Drachen-ballons*) : là le moteur est un 4-cylindres de 80 × 120 dénommé 18-chevaux.

Voitures de télégraphie sans fil, de radiographie, etc., *voitures-ateliers* équipées sur la plate-forme d'un camion Benz ou V. A. G. de 40 chevaux. Ces ateliers roulants comportent 1 tour, 1 fraiseuse, 1 perceuse, 1 étau-limeur et au besoin 1 raboteuse. La commande s'opère par le moteur du camion lui-même actionnant une dynamo, laquelle peut également assurer l'éclairage de la voiture-atelier et de ses abords.

CONCLUSION. — Les Allemands avaient voulu la guerre et l'ont organisée d'avance. Nous étions donc handicapés. On ne pouvait d'ailleurs, en temps de paix, demander à un peuple de 40 millions d'habitants l'effort financier sous lequel vont succomber 70 millions de Boches. Il a fallu chez nous improviser, dans des conditions d'autant plus périlleuses et plus difficiles qu'il avait fallu vider les usines. Toutes les vertus de la race se sont magnifiquement affirmées : chacun est entré dans la fournaise du meilleur de son cœur.

Certains déplorent aujourd'hui, que dès août 1914, on n'ait pas assuré la marche régulière de nos usines. Il fallait vivre d'abord, et qui sait ce qui serait advenu de nous si quelques milliers d'ouvriers métallurgistes avaient manqué sur la Marne.

Primum vivere. Joffre le comprit et fit appel à toutes ses ressources en hommes pour faire reculer l'envahisseur. Après quoi, posément, il établit son barrage de tranchées de la mer du Nord à la Suisse. Puis, il dit au gouvernement : « A présent, voici les ouvriers mécaniciens. Qu'ils aillent à l'arrière, dans nos usines, préparer l'avancement futur, nous tiendrons en attendant. » L'heure est venue... mais y a-t-il une œuvre militaire d'un enchaînement plus clair, plus harmonieux, plus français enfin, que celle de Grand-Père ?

C. FAROUX.

LAPIZE ET BERTHET

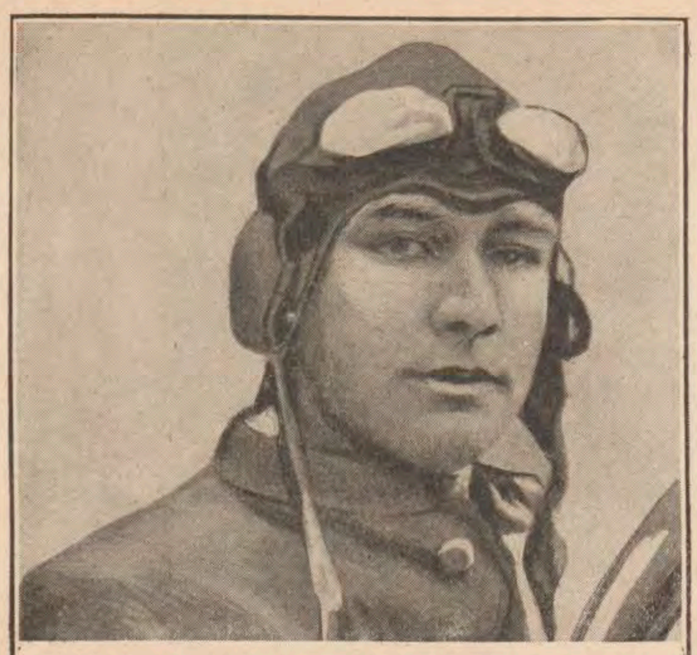
Les deux triomphateurs de tant d'épreuves sont dans l'aviation. Berthet est au front, Lapize est moniteur.

LE RETOUR DES CHAMPIONS AU PASSÉ

Le Parc des Princes, au mois de juillet, réussit à obtenir l'autorisation de faire courir les populaires champions Marcel Berthet, recordman du monde de l'heure sans entraîneur, Lapize et Deruyter. Le trio montra que la guerre ne nuisait pas à la qualité sportive. Berthet gagna devant Deruyter et Lapize.

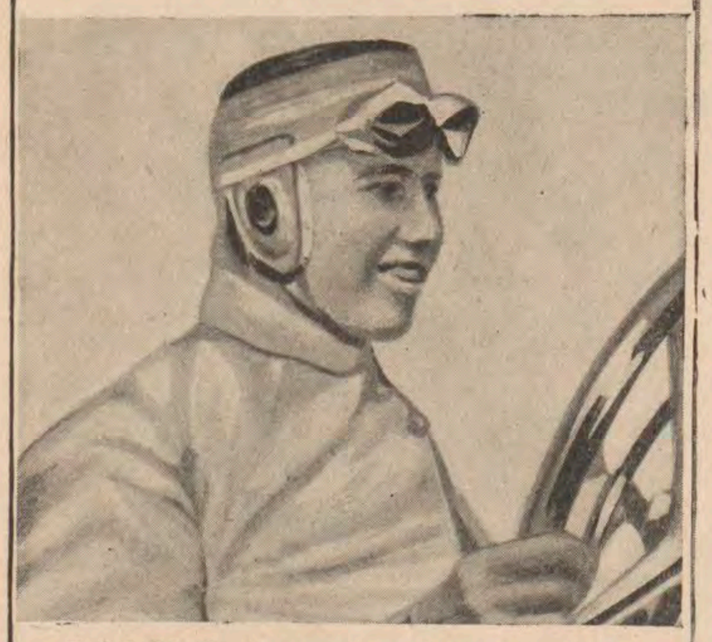
DERUYTER ET BERTHET

Le Belge Deruyter, lui aussi, est mobilisé. Les trois champions ne semblent pas avoir perdu leur valeur.



« Wild Bob » Burman, l'un des meilleurs conducteurs américains, recordman du mile, tué dans une course à Corona.

L'Italien Dario Resta, bien connu des sportsmen français, est devenu l'invincible champion de l'automobile en Amérique.



Ralph Mulfords recordman des 24 heures en automobile. Les 1er et 2 mai 1916, à Sheepshead Bay, il couvrit 2.926 kil. 770.

Eddie Pullen battit, le 29 novembre 1914, le record des 300 miles en 3 h. 26 m. 32 s. et remporta ensuite une course de 100 miles en 1 h. 30 m. 42 s.

LE SPORT EN AMÉRIQUE

Par J. M.

REVUE DES PROUESSES SPORTIVES ACCOMPLIES DEPUIS LA GUERRE. — LE RECORD DE TABER.

Si nous sommes sevrés, ou à peu près, de sport depuis plus de deux ans, l'Amérique, qui a la chance d'avoir échappé aux horreurs du conflit mondial, a continué comme par le passé à enregistrer des prouesses remarquables. Dans tous les sports elle brillé, et certaines performances ont été réalisées qui, en d'autres temps, auraient passionné tous les sportsmen. Aussi nous a-t-il semblé intéressant de passer en revue les grandes manifestations qui se sont déroulées outre-Atlantique.

L'automobiliste italien Dario Resta, que nous vîmes courir plusieurs fois en France et qui s'était acquis une belle réputation en Angleterre, est devenu en Amérique le champion incontesté. C'est lui qui, à moins de quinze jours de distance, remporta cette année les deux plus importantes épreuves sur route : le 30 mai 1916, le Grand Prix d'Indianapolis qui se disputait sur 300 miles (482 kilom. 794) au lieu de 500, fut pour lui l'occasion d'une belle victoire en 3 h. 36 m. 10 s. devant d'Aline, Mulford, Christiaens, Barney Oldfield, Rickenbacker, Anderson, Haïbe, etc... Le 12 juin, il renouvelait son succès dans le Grand Prix de Chicago (300 miles) qu'il couvrait à 158 kilom. 600 de moyenne horaire (record), devant de Palma, Anderson et Jay Harris. Il pilotait une voiture française qui était destinée au regretté Boillot. Grâce à elle, il est devenu presque millionnaire. Avant ces deux victoires, Resta avait remporté en 1915 la coupe Vanderbilt et le Grand Prix d'Amérique, et, le 2 novembre, à Sheepshead Bay, il s'était attribué le Harkness Gold Challenge Cup, en couvrant les 100 miles du parcours dans le temps extraordinaire de 56 m. 55 s., soit à 169 kilomètres à l'heure.

Un record qu'on ne saurait trop admirer pour l'endurance qu'il a nécessité est celui de Ralph Mulford sur 24 heures. C'est à l'autodrome de Sheepshead Bay qu'il prenait le départ à 6 h. 4 m. le 1er mai 1916. Le lendemain, à 6 h. 4 m., il avait couvert 1.819 miles (2.926 kilom. 771), battant de 382 kilom. 942 le précédent record qui appartenait depuis 1907 à S. F. Edge. Il s'était arrêté tous les 150 miles pour se ravitailler, prendre un sandwich et du café.

Parmi les rivaux de ces champions, citons le Norvégien Gilbert Anderson, qui remporta notamment l'Elgin National Trophy sur 301 miles (484 kilom. 309) en 3 h. 53 m. 25 s. devant Earl Cooper, O'Donnell et Ralph de Palma ; — Eddie Pullen, qui, en triomphant d'Eddie O'Donnell et de Barney Oldfield, battit le record des 300 miles établi par le Français Thomas, à Indianapolis, en mai 1914 : il couvrit la distance en 3 h. 26 m. 32 s., à Corona (Californie). Il gagna également une épreuve de 100 miles en 1 h. 30 m. 42 s. à Los Angeles ; — Eddie Rickenbacker qui, le 13 mai 1916, gagna le Metropolitan Trophy à Sheepshead Bay, en 1 h. 33 m. 31 s. pour les 241 kilom. 350 du parcours.

Le 8 avril 1915, l'un des plus audacieux coureurs américains, Bob Burman, trouvait la mort dans une épreuve disputée à Corona. Au 95e tour, il fournissait son effort suprême pour rejoindre et dépasser le leader Eddie O'Donnell lorsqu'un pneumatique arrière éclatait. La voiture chavirait et ensevelissait Bob Burman et son mécanicien Eric Schrader, tués sur le coup.

En aviation, l'Amérique n'a pas fait de progrès notables. Il est vrai que les nations belligérantes se chargent suffisamment de perfectionner ce sport devenu une arme si efficace.

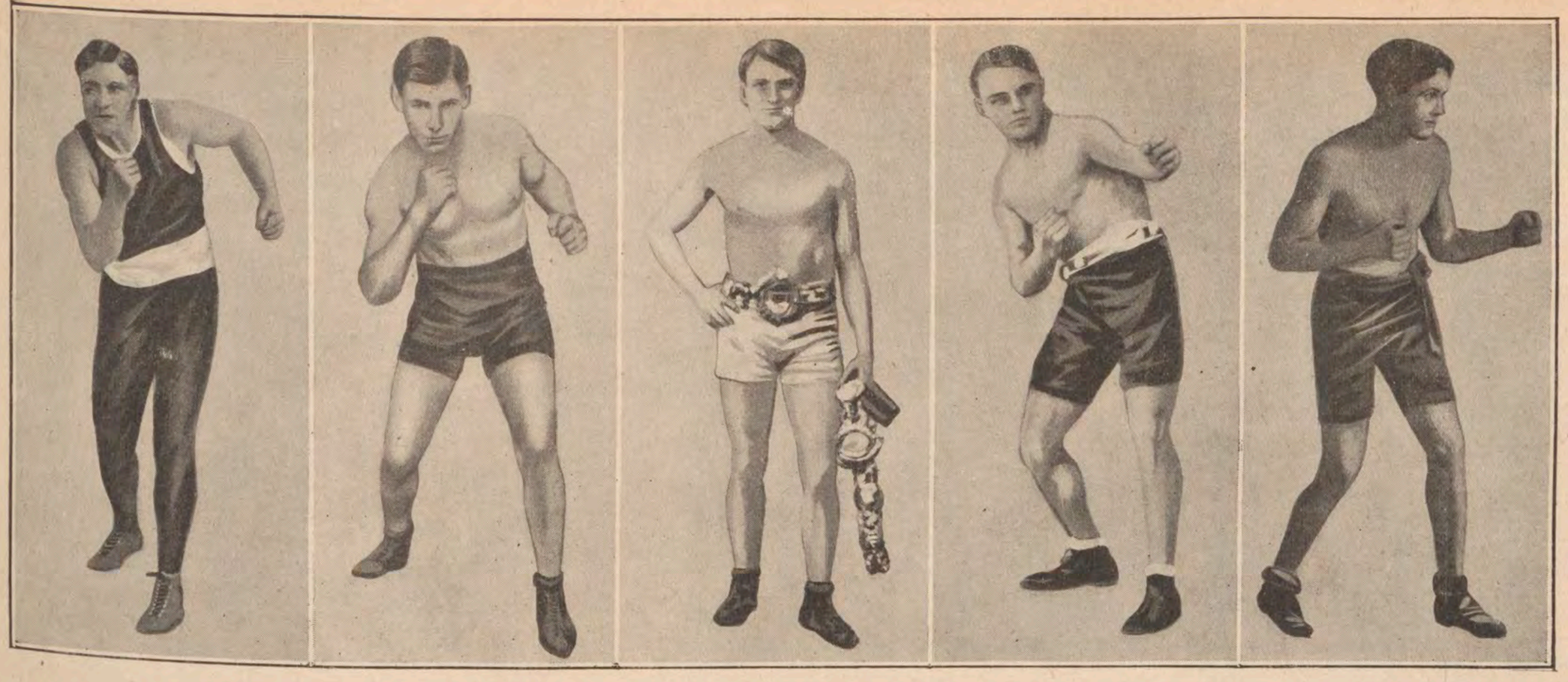
En cyclisme, Frank Kramer est toujours le champion incontestable, mais il semble arriver à son déclin. Il se fait battre parfois et ne possède plus la maîtrise qui faisait de lui l'invincible. En 1915, il remportait son quinzième championnat d'Amérique, devant Goullet. Le titre amateur était gagné par Hans Ohrt, de San Francisco, et la classique course de six jours de Madison revenait à l'équipe Grenda-Hill.

LES PERFORMANCES ATHLÉTIQUES

Nous ne parlerons pas à nouveau de la boxe, à laquelle nous avons consacré un article dans notre dernier numéro. Rien de saillant ne s'est produit dans ce sport depuis cette époque, à part le défi de Fred Fulton à Jess Willard, la piteuse exhibition de Mike Gibbons contre l'Anglais Ted Lewis, le knock-out de Joë Jeannette par Sam Langford, au septième round d'un match de dix reprises le 12 mai (1916), et la défaite de Frank Moran par Jack Dillon.

Dans les sports athlétiques, nous allons trouver plusieurs performances admirables. C'est d'abord Norman Taber qui bat le record du mile. Il y a 29 ans, dans son match contre Billy Cummings, sur la piste de Lilliebridge en Angleterre, W.-G. George, après un coude-à-coude qui avait duré pendant presque tout le parcours, parvenait à se détacher à quelques mètres du poteau et à couvrir les 1.609 mètres en 4 m. 12 s. 3/5. Le meilleur temps réalisé depuis l'avait été par l'amateur John-Paul Jones, de Cornell, aux championnats de Cambridge (Massachusetts) en 1913. Le 16 juillet 1915, sur cette même piste de Cambridge, Norman Taber, de Boston, en course, a réussi à battre le record qui semblait inégalable. Quatre coureurs étaient aux prises : Taber se plaça d'abord derrière Ryan, Mahoney et Burke lui menèrent le train pendant le dernier demi-mile, et il passa Burke à 50 mètres du poteau dans un rush impressionnant. Taber fit les meilleurs temps dans le premier et le dernier quart de mile. Le premier fut fait en 58 secondes, puis l'athlète ralentit un peu, couvrant le second quart en 1 m. 7 s., le troisième en 1 m. 8 s. ; il accéléra enfin pour le dernier qu'il accomplit en 59 s. 3/5.

Norman Taber naquit à Providence le 3 septembre 1891. Diplômé de l'Université en 1913, il alla passer deux ans au collège d'Oxford en Angleterre. La guerre le fit retourner en Amérique. Dès son retour, il s'était qualifié comme un coureur de mile extraordinaire, triomphant une fois à New-York en 4 m. 17 s. 8/5 et, à Cambridge, la veille de son record, en 4 m. 15 s. 1/5. Voici les temps comparés des trois plus belles performances sur la distance :



Jess Willard, champion du monde des poids lourds.

L'Australien Les Darcy, compétiteur au titre des poids moyens.

Freddy Welsh, le Gallois, champion des poids légers.

Kid Williams, champion du monde des poids coqs.

Johnny Kilbane, champion du monde des poids plumes.

LES CHAMPIONS DE LA BOXE

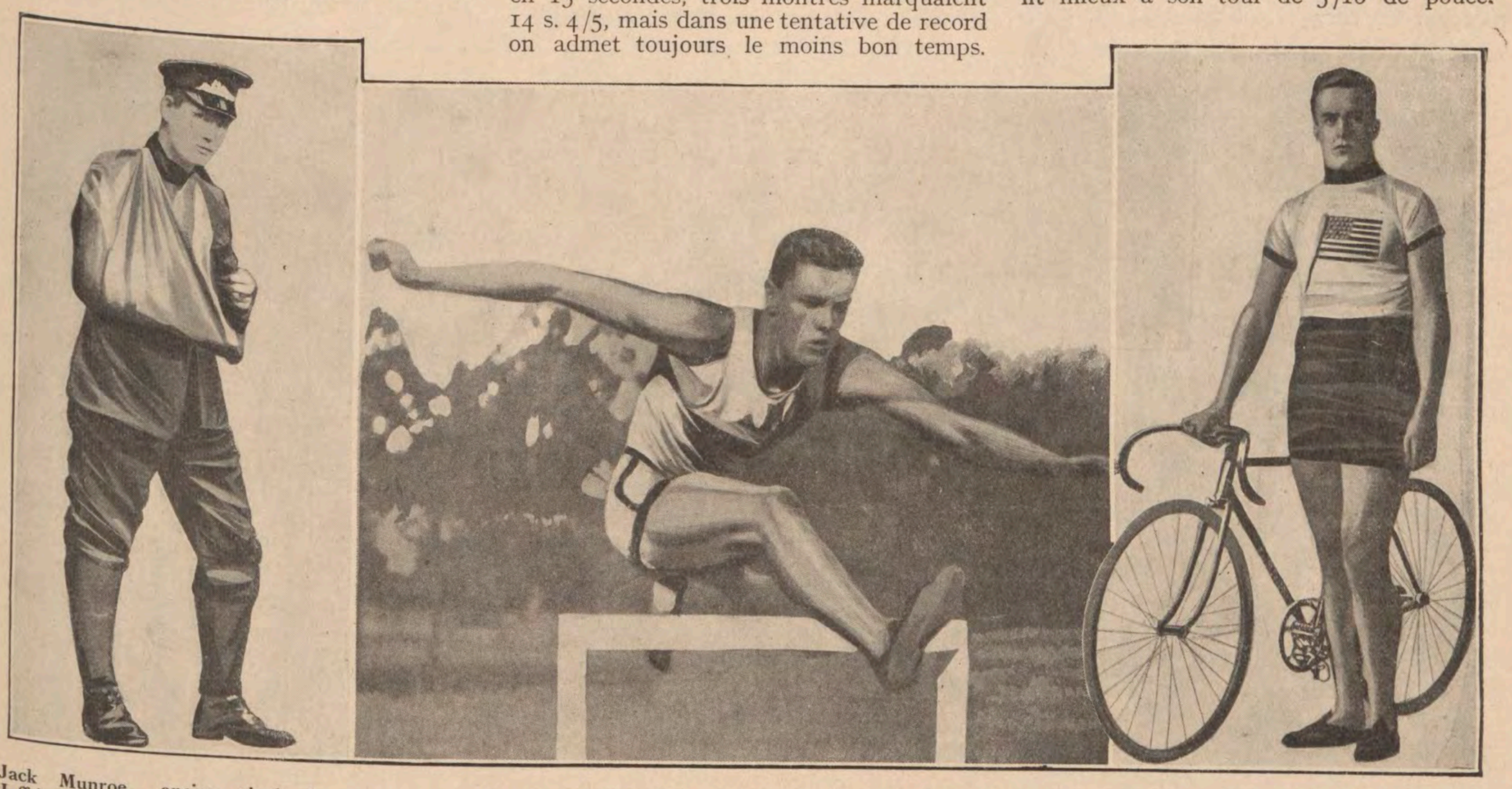
	W. G. George (Lilliebridge, 1886).	John P. Jones Cambridge, 1913.	Norman Taber Cambridge 1915.
	—	—	—
1er quart. .	0 m. 58 s. 1/2	1 m. 01 s. 4/5	0 m. 58 s.
2e quart . .	1 m. 03 s. 1/2	1 m. 07 s. 3/5	1 m. 07 s.
3e quart . .	1 m. 05 s. 3/4	1 m. 06 s. 4/5	1 m. 08 s.
4e quart . .	1 m. 05 s.	0 m. 58 s. 1/5	0 m. 59 s. 3/5
	—	—	—
1/4 de mille (402 m. 25).	0 m. 58 s. 1/2	1 m. 01 s. 4/5	0 m. 58 s.
1/2 mille 804 m. 50).	2 m. 02 s.	2 m. 09 s. 2/5	2 m. 05 s.
3/4 de mille (1.206 m. 75)	3 m. 07 s. 3/5	3 m. 16 s. 1/5	3 m. 13 s.
1 mille (1.609 m.) .	4 m. 12 s. 3/4	4 m. 14 s. 2/5	4 m. 12 s. 3/5

On prête à Ted Meredith l'intention de s'attaquer à cette prouesse fantastique. De sa part on ne peut croire à un bluff. Il est, en effet, le plus qualifié par les résultats qu'il a obtenus dans le demi-fond. Cette année, aux championnats universitaires de Pensylvanie, il battit de 2/5 de seconde son record du monde du quart de mile qu'il abaissa à 47 secondes 2/5. Au cours de la même réunion, il accomplit d'ailleurs une double performance invraisemblable : il gagna le championnat du quart de mile en 47 s. 2/5 et, une demi-heure plus tard, s'attribua celui du demi-mile en 1 m. 53 s. à 2/5 du record du monde, détenu par lui.

A la même séance, Fred Murray remporta également un brillant succès, gagnant les 120 yards (haies hautes) en 15 secondes et les 220 yards (petites haies) en 24 s. 1/5. Ce Murray est un véritable athlète d'après ces quelques performances : 100 yards en 10 secondes, 220 yards en 21 s. 3/5, 440 yards en 50 s. 1/5 ; saut en hauteur, 1 m. 88 ; lancement du poids de 16 livres, 12 m. 76 ; 220 yards (petites haies), 24 s. 3/5 ; 120 yards (haies hautes), 15 secondes. Le rival direct de Murray est Earl Thompson, qui appartient aussi à l'université de Stanford, et qui a couvert les 120 yards, sur haies hautes, en 14 s. 4/5. Ajoutons que le 22 avril, lorsque Murray fit cette distance en 15 secondes, trois montres marquaient 14 s. 4/5, mais dans une tentative de record on admet toujours le moins bon temps.

Le sprinter de couleur Howard P. Drewe a réussi, au début de 1916, à égaler à New-York le record des 70 yards, sur piste couverte, en 7 s. 1/5. On sait que ce coureur est détenteur du record des 75 yards, en 7 s. 3/5, des 100 yards en 9 s. 3/5.

Le champion de saut en hauteur, George Horine, a décidé de se retirer de l'athlétisme. Ce phénomène du saut vertical avait battu en 1912 le fameux record établi en 1895 par Michael F. Sweeney. Peu de temps après, Horine faisait encore mieux de deux centimètres. Après sa défaite inattendue aux Jeux Olympiques de Stockholm, il resta dans l'obscurité, puis s'entraîna à nouveau pour les championnats de l'Exposition de Panama où il battit les meilleurs athlètes des Etats-Unis. Mais ses plus brillantes performances restèrent celles du 29 mars 1912 où il franchit la barre à 1 m. 97, puis celle du 18 mai 1912 où il passa 2 mètres 001. En 1914, Edward Beeson fit mieux à son tour de 5/16 de pouce.



Jack Munroe, ancien rival de Jeffries, engagé dans l'armée alliée où il a été blessé.

EARL THOMPSON, RECORDMAN DU MONDE
Earl Thompson, de l'Université de Stanford, a réussi l'exploit prodigieux de couvrir les 120 yards, sur haies hautes, en 14 s. 4/5.

Hans Ohrt, de San-Francisco, champion d'Amérique, en 1915, l'un des meilleurs sprinters amateurs.

Le Finlandais Hannes Kolehmainen gagne pour la troisième fois le Marathon de New-York, battant 1.200 adversaires. Le Grec Nick Gianakopulos était second.

L'ARRIVEE D'UNE COURSE

A San-Francisco, de grands championnats d'athlétisme ont été organisés auxquels ont pris part coureurs américains. Notre cliché représente l'arrivée de la finale de l'épreuve de 100 yards.

Parmi les autres athlètes qui se sont distingués, il convient d'accorder une mention spéciale à Frank Sloman qui, à San-Francisco, parvint à couvrir les 440 yards en 48 s. 1/5. Il faisait mieux encore et terminait en 47 secondes, mais le record n'était pas homologué, un léger vent soufflant en sa faveur. Le lendemain, Sloman finissait second derrière Meredith.

Joë Loomis s'est rendu fameux outre-Atlantique par une performance vraiment extraordinaire : 50 yards en 5 s. 1/5 ! Il battait le record du monde de 1/5 de seconde. C'est le 25 mars dernier que cet exploit fut enregistré à Saint-Louis.

Le sport de la marche a, en Amérique, deux champions fameux : George Goulding et Ed. Renz. George Goulding est parvenu à couvrir en 50 m. 40 s. 4/5 la distance de 7 miles, soit 11 kilom. 263. Il détient tous les records du monde depuis le mile jusqu'à 7 miles. Son rival Ed. Renz a ceux de 15, 20 et 25 miles.

Dans le cross-country, le Finlandais Hannes Kolehmainen reste toujours le grand champion, quoiqu'on ait annoncé à tort qu'il avait été amputé d'une jambe. Mais il a un rival dangereux en la personne du Grec Nick Gianakopulos qui l'a battu de 30 yards dans le cross-country national d'Amérique. Le parcours, couvert de glace, comportait 6 miles (9 kilom. 654) et fut terminé en 32 m. 46 s. 3/5. Le troisième était Russell Springsteen. Kolehmainen ne fut pas cependant inquiété dans le Marathon de New-York qu'il s'attribua pour la troisième fois, devant Gianakopulos qui, jusqu'au bout, tenta vainement de le dépasser. Un autre coureur de Marathon, redoutable est le Canadien Edouard Fabre.

PLUSIEURS CHAMPIONS DE NATATION

Le grand champion de natation est toujours le fameux Duke Kanahamoku, mais

Ted Meredith, recordman du monde du quart de mile et du demi-mile.

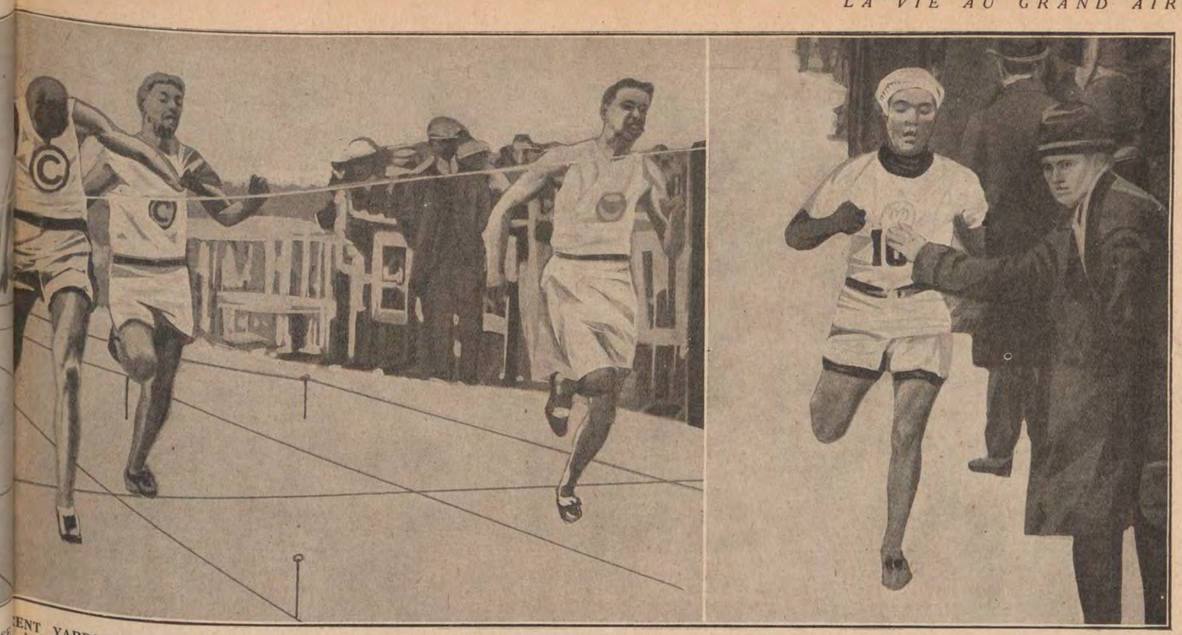
Norman E. Taber, recordman du monde du mile, en 4 m. 12 s. 3/5.

Le coureur coloré, Howard Drew, le sprinter le plus rapide du monde.

Forest Smithson, l'un des plus célèbres coureurs de haies.

Edouard Fabre, de Montréal, vainqueur de plusieurs Marathons.

Millard, [illegible] 55 s. 4/5 [illegible] miles).



ENT YARDS A SAN-FRANCISCO

de Chicago, au milieu, et Meyer (le dernier à droite) luttèrent jusqu'au bout pour la première place et ce n'est qu'après une longue discussion que les juges décidèrent d'accorder la victoire à Loomis.

Le grec Nick Gianakopulos prend sa revanche sur Kolehmainen, le battant de 30 yards dans le championnat de Cross d'Amérique e couvrant les 6 miles (9 kil. 654) du parcours en 32 m. 46 s. 3/5.

il faut avouer qu'il possède deux rivaux redoutables : Ludy Langer, Herbert Vollmer, sans oublier Perry Mac Gillivray. Derrière eux, quelques comingmen : Arthur Raithel, Bud Goodwin et Harry Hebner. Jusqu'ici on était accoutumé à considérer Kanahamoku comme le triton invincible, or il subit quelques défaites cuisantes. C'est ainsi que Ludy Langer, capitaine de l'équipe de natation de l'université de Californie, le vainquit dans l'épreuve de 880 yards à Honolulu, qu'il couvrit en 12 m. 1 s. 1/5. Il est vrai que Kanahamoku prenait sa revanche dans le 440 yards qu'il nageait en 5 m. 31 s. 3/5, battant le record de Langer de 2/5 de seconde. Herbert E. Vollmer a battu le record des 220 yards en 2 m. 23 s. 2/5, et celui des 500 mètres, détenu par l'Anglais Halfield, en 6 m. 51 s. 3/5, battant de 5 s. 1/5 le temps précédent.

Malgré ses défaites sur des distances qui ne sont pas sa spécialité, Kanahamoku reste le plus rapide nageur du monde. En 1915, il s'attribuait cinq records de vitesse, tandis que Ludy Langer marquait sa supériorité sur les moyennes et longues distances. Le 15 avril 1916, Kanahamoku était vaincu par Perry Mac Gillivray dans une course de 220 yards, mais remportait le 100 yards dans un temps approchant le record du monde de 1 s. 1/5 après une lutte acharnée avec Wheatley.

UNE RÉVÉLATION DU LAWN-TENNIS

William M. Johnston, de Californie, âgé seulement de 19 ans, étonna le public américain en réussissant à battre les meilleurs joueurs américains dans le championnat de 1915. On supposait qu'il échouerait devant le détenteur du titre, Maurice E. Mac Loughlin, et c'est à peine si on attendait anxieusement le résultat de la rencontre. On ne pouvait oublier que Mac Loughlin avait permis aux Etats-Unis de rentrer

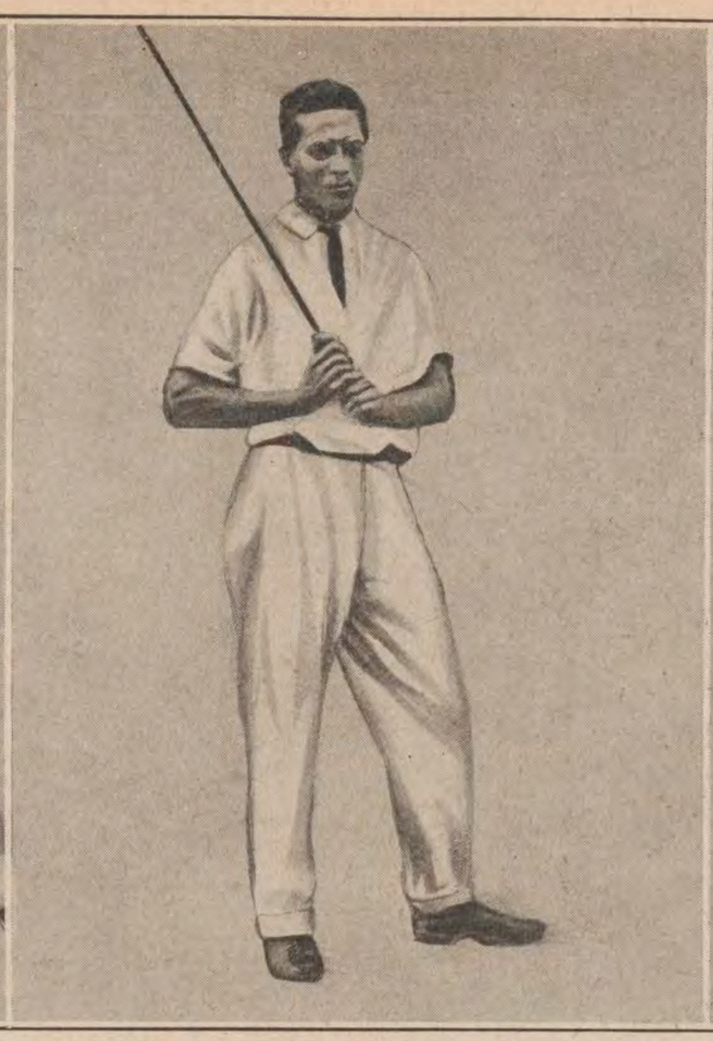
Le coureur olympique Abel Kiviat, l'un des meilleurs spécialistes du 1.500 m.

Dave Caldwell, de Boston, l'un des grands champions de demi-fond.

Frank Sloaman, vainqueur de Meredith, sur 440 yards, à San-Francisco.

Joë Loomis, de Chicago, vainqueur aux championnats d'Amérique, disputés à San-Francisco, des 100 yards en 9 s. 4/5. et recordman du monde des 50 yards en 5 s. 1/5.

W. M. Johnston, âgé de 19 ans, est la révélation du tennis depuis sa victoire sur Mac Loughlin.



CHAMPIONS AMERICAINS
Le golfer Robert Gardner, deux fois champion amateur d'Amérique, en 1909 et en 1915.

Mac Loughlin qui, en 1914, avait permis aux Etats-Unis de rentrer en possession de la Coupe Davis.

en possession de la coupe Davis, à Wimbledon, en 1914. C'est à Long-Island que se déroula le match mettant aux prises les deux joueurs pour les suprêmes honneurs. Le premier set fit croire que Mac Loughlin s'amuserait : il triomphait en effet par 6 jeux contre 1. Mais peu à peu, Johnston prenait confiance, étudiait le style de son rival et commençait à devenir redoutable. Le second set était pour lui par 6 jeux à 0. Etait-ce l'effondrement du champion ? Les admirateurs de celui-ci étaient inquiets. Leur favori se ressaisissait par la suite, mais pas assez pour remporter la victoire qui restait au jeune étudiant terminant par 7-5 et 10-8.

Le championnat simple de dames donna également lieu à une surprise. Pour la première fois, il fut gagné par une étrangère. Mlle Molla Bjurstedt, Norvégienne, s'attribua la victoire sur courts couverts et en plein air. Dans cette dernière partie, elle battait par 4-6, 6-2 et 6-0, Mrs Wightman, gagnante en 1909, 1910 et 1911.

Dans le championnat double-messieurs, le titre revint à l'équipe William M. Johnston-Clarence J. Griffin battant les détenteurs M. E. Mac Loughlin et Thomas E. Bundy. Les deux performances de Johnston prouvaient donc bien sa supériorité sur l'ancien champion Mac Loughlin. Le double-mixte fut l'objet d'une victoire pour l'équipe Mrs Wightman-Harry C. Johnson, battant par 6-0, 6-1, l'équipe Mlle Molla Bjurstedt-Irving C. Wright.

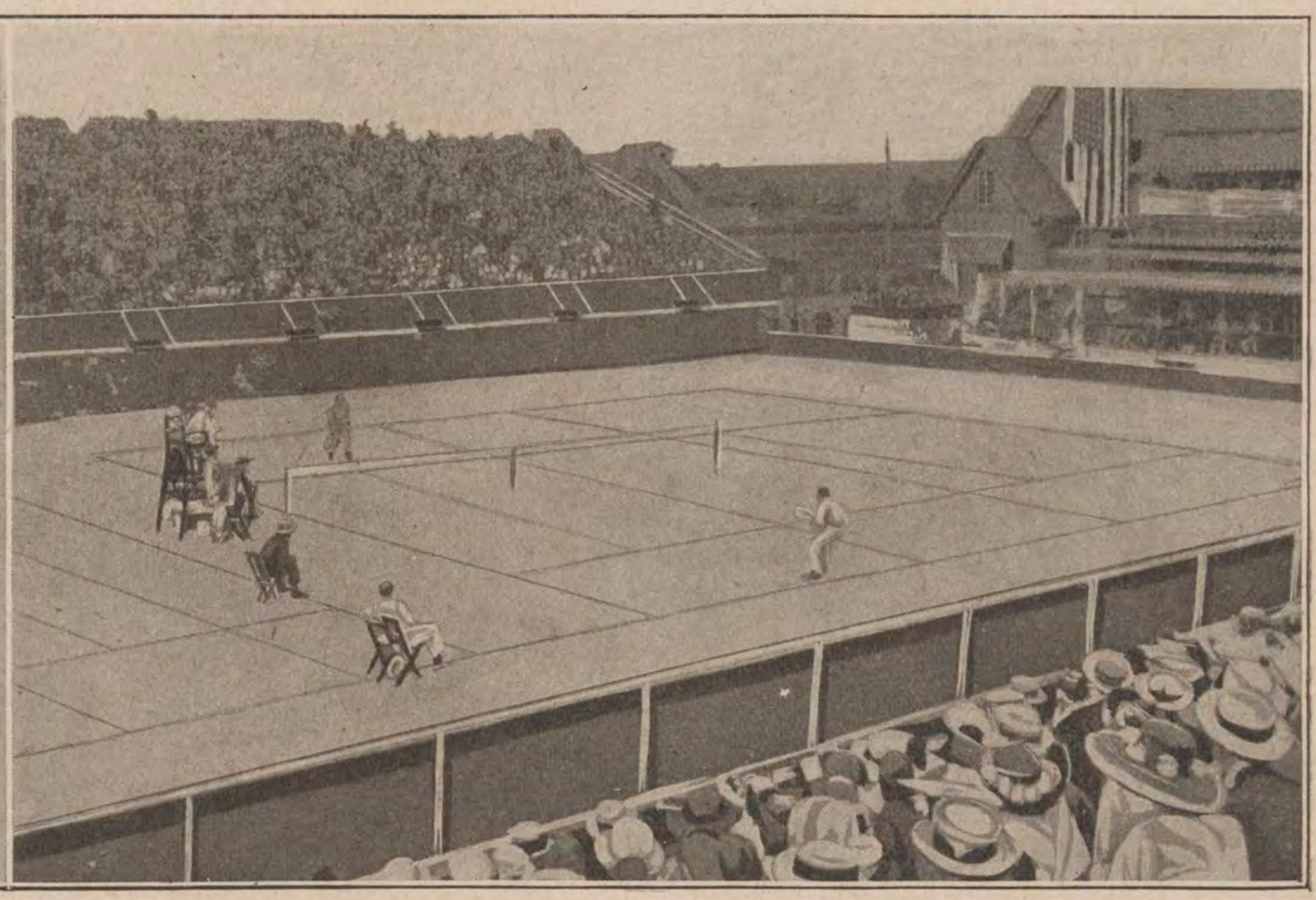
Le monde du golf a été ému de la disqualification du fameux Francis Ouimet. La fédération américaine eut les preuves que ce joueur n'hésitait pas à faire commerce de ses talents et s'empressa de l'envoyer dans les rangs des professionnels. Ceux qui peuvent s'en plaindre sont les étoiles du professionalisme qui auront affaire à forte partie. C'est en 1913 que F. Ouimet avait triomphé la première fois dans le championnat de Massachusetts, et trois années de suite il conserva le titre, succès qui n'avait été obtenu que par G. Lockwood, à Myopia en 1903, à Brookline en 1905 et à Brac Burn en 1906.

Le championnat d'Amérique de 1915 fut gagné par Robert Gardner, le 4 septembre, à Détroit (Michigan). Il inscrivait son nom pour la seconde fois sur le palmarès de l'épreuve qu'il avait déjà remportée en 1909 devant H. Chandler Egan. L'année dernière c'est de John G. Anderson qu'il triomphait.

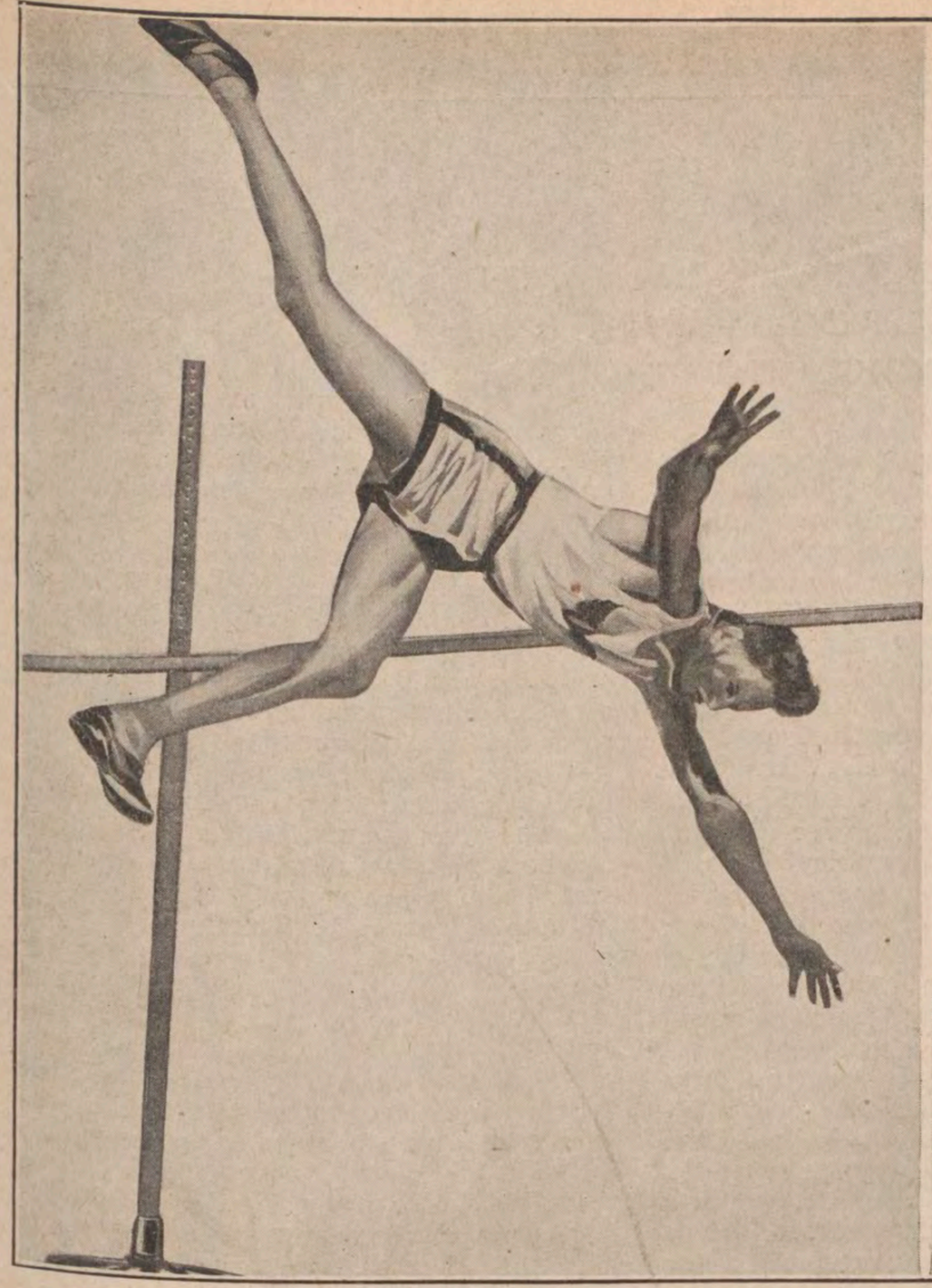
Le championnat de 1916 fut disputé les 29 et 30 juin à Minneapolis. Charles Evans, champion de France de 1911, 2e des champions d'Amérique de 1912, lauréat du championnat d'Angleterre de 1914, détenteur de 66 records sur les links des Etats-Unis, s'attribua la victoire. A la fin de la première journée, il menait par 3 points devant l'Anglais W. Reid. Il finissait avec 286 points devant J. Hutchinson (288 points).

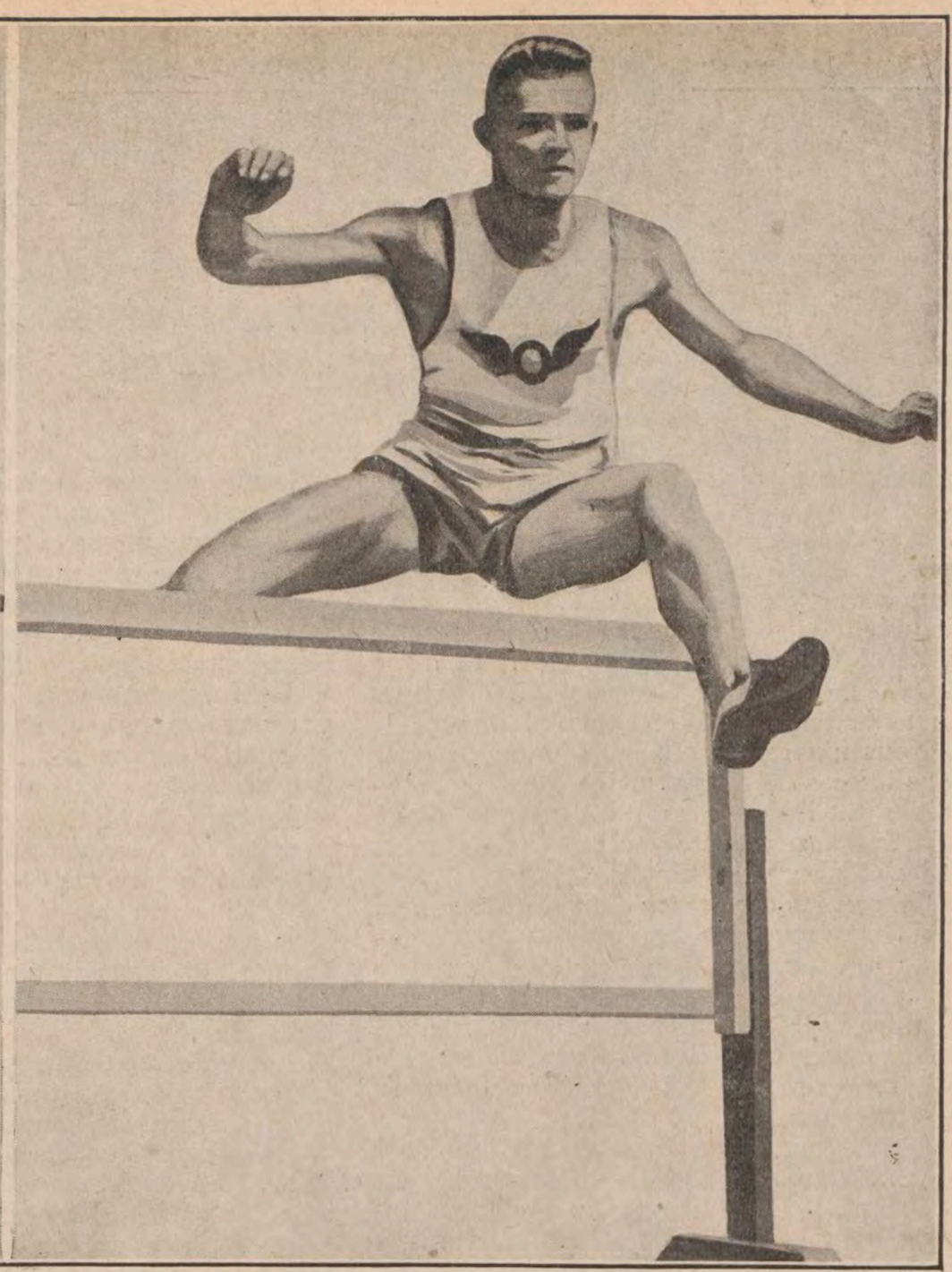
Tels sont, rapidement notés, les succès

Mlle Molla Bjurstedt, Norvégienne, qui gagna le Championnat d'Amérique de tennis (dames).



DES RÉVÉLATIONS DANS LE TENNIS
W. M. Johnston bat Mac Loughlin pour le championnat de tennis des Etats-Unis (simple) à Long-Island. Johnston gagna, le 7 septembre 1915, par 1-6, 6-0, 7-5, 10-8.





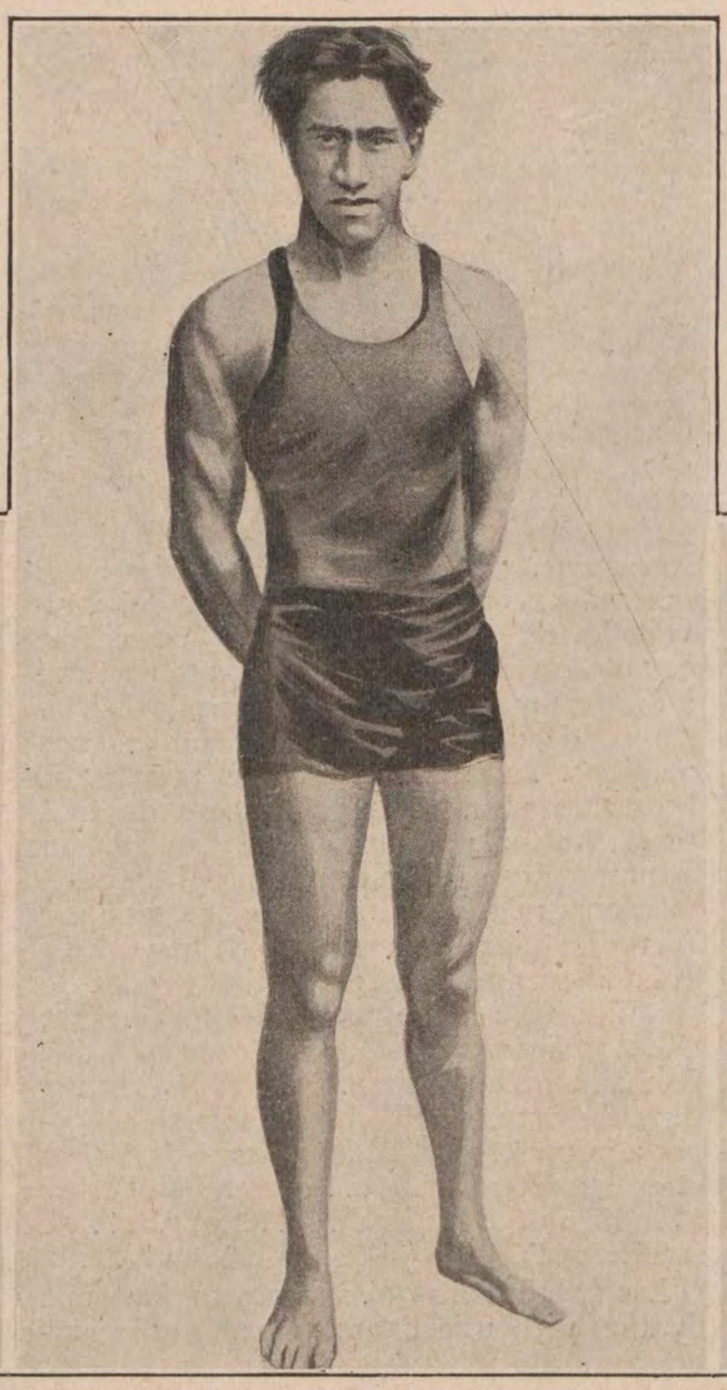
DEUX CHAMPIONS DU SAUT

Le champion du monde de saut en hauteur Horine qui, en franchissant la barre à 2 mètres, battit le record de Sveeney debout depuis 1895.

F. S. Murray, de l'Université de Stanford, est le rival d'Earl Thompson. Il a couvert les 120 yards sur hautes haies en 15 secondes.

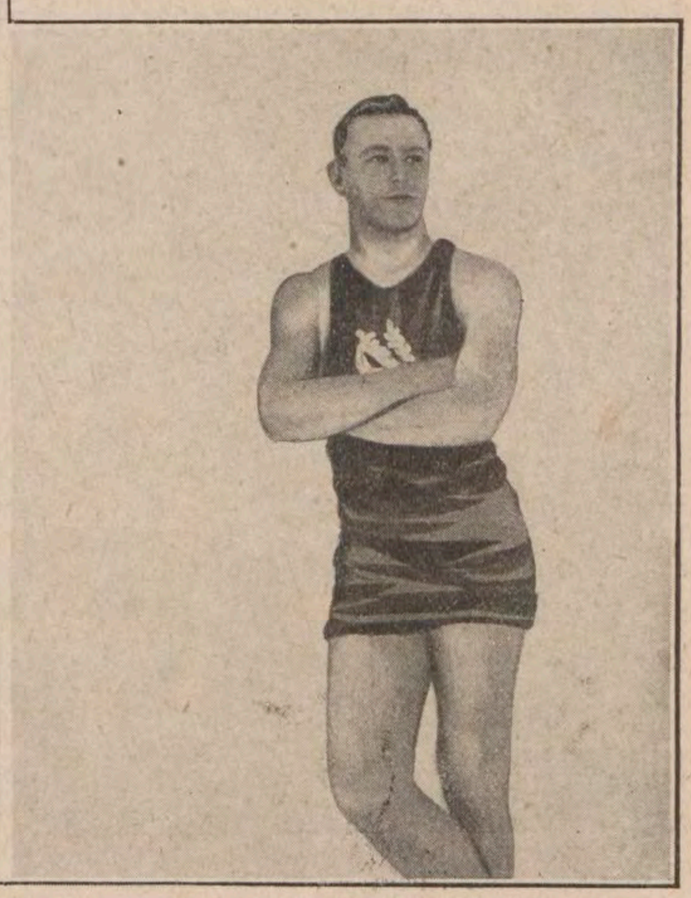
sportifs réalisés en Amérique pendant la guerre. Ainsi qu'on a pu s'en rendre compte, de très beaux résultats ont été enregistrés et nos champions auront fort à faire, au retour, pour rivaliser avec ceux qui n'ont pas suspendu leur entraînement. Qu'importe, même s'ils se font battre au début, il est une auréole de gloire qui ne pourra jamais leur être retirée et qui les feront admirer de tous ceux qui assisteront à leurs exhibitions. Mais il sera nécessaire qu'eux et les jeunes soient encouragés, il faudra que le gouvernement n'oublie pas que c'est grâce à la pratique des sports que les enfants de France ont fait aussi vaillamment leur devoir. Ceux qui pourraient en douter n'auraient qu'à jeter un regard sur l'armée improvisée de nos amis les Anglais pour être convaincus. Il faut que notre devise soit, après les hostilités : « Tels sportsmen, tels soldats. » Il est nécessaire également que la direction sportive soit attribuée non pas aux pontifes, non pas aux rêveurs, mais aux vrais sportifs ayant vraiment combattu. Ils auront été à la peine, qu'ils soient à l'honneur, pour diriger, d'après une expérience payée si cher. J. M.

Herbert Vollmer, vainqueur de Kanahamoku et de Mac Gillivray, recordman des 220 yards et des 500 m.



LES PLUS FAMEUX NAGEURS

Duke Kanahamoku, qui détient de nombreux records, couvrit les 100 yards en 54 secondes, à Chicago.



Ludy Langer, de Los Angles, a réussi l'exploit de triompher de Kanahamoku, à Honolulu.

CEUX QUI L'ONT ÉCHAPPÉ BELLE

Par Jacques MORTANE

IL EST DES PILOTES QUI ONT FROLÉ LA MORT DE PRÈS ET QUI ONT RÉUSSI A RENTRER DANS LEURS LIGNES, ALORS QU'ILS SEMBLAIENT PERDUS.

QU'IMPORTE ce qui peut m'arriver maintenant, ce qui me reste à vivre c'est du rabiot », ainsi s'exprimait le maréchal des logis M..., le jour où son avion avait rencontré un Voisin dans les airs et où les deux appareils, dans une vrille effrayante, descendirent sans mal collés l'un à l'autre. Combien de pilotes peuvent répéter cette phrase ! Combien crurent sentir l'haleine de la mort, qui parvinrent à échapper au péril au moment où tout semblait perdu !

Nous n'avons pas la prétention de citer tous les cas de ce genre. Un livre n'y suffirait pas. Nous nous contenterons d'une sélection parmi les aventures les plus variées et les plus caractéristiques.

Celle qui pourrait être donnée en exemple, afin de prouver l'intervention providentielle qui se produit en certaines circonstances au moment où aucune puissance ne semble capable de modifier l'irréparable, est celle qui arriva, au camp retranché de Paris, aux sergents W... et M..., accompagnés des mécaniciens G... et M...

Le 18 juin, ils rentraient tous deux de ronde, le premier sur Voisin, le second sur Nieuport. M... évoluait autour de l'appareil de son camarade pour s'entraîner à la chasse et accomplir les manœuvres nécessaires pour approcher les Boches. A un moment, un faux mouvement de l'un ou de l'autre provoqua une collision à 1.850 mètres au-dessus de Pantin. L'aile gauche du Nieuport toucha la cellule droite du Voisin par-dessous. Le biplan de chasse fit une pirouette et vint s'accrocher par la queue sous la cellule droite. L'aile vint en contact et s'écrasa, tandis que l'appareil restait accroché entre la roue et la cellule comme à un porte-manteau. Les deux pilotes eurent la présence d'esprit de couper aussitôt leurs moteurs, et les deux avions suspendus l'un à l'autre commencèrent une vrille effroyable : le Nieuport ressemblait à un roquet jouant avec un molosse. Son pilote ne pouvait se rendre compte de sa position et ne savait pas qu'il était soutenu par le Voisin. Il essayait de ramener ses commandes au milieu, et pendant qu'il s'y efforçait, son mécanicien G... manquait de peu d'être « vidé » de la nacelle.

La descente dura 4 m. 30 s. : un siècle pour les malheureux qui croyaient leur dernière heure arrivée. Pilote et mécanicien de chaque appareil échangeaient leurs impressions ensemble. Malgré la gravité du danger, ils conservaient tout leur sang-froid et mettaient même quelque humour dans leurs propos. Ils attendaient le sol, tout simplement. Ils savaient que nul mouvement ne pouvait leur faire éviter la catastrophe. Ils restaient stoïques. Même l'idée d'un miracle n'effleurait pas leur pensée. W... et M... avaient détaché leur ceinture, à tout hasard, et M..., précautionneux, avait placé ses pieds sur le réservoir à essence pour se préserver les jambes s'il arrivait en vie à terre. Le mécanicien-pointeur G... avait placé son canon verticalement afin de ne pas être mutilé par lui à l'atterrissage. Et les aviateurs restaient les yeux fixés vers l'altimètre. Ils auraient voulu que la vrille ne s'arrêtât jamais, dans l'appréhension de la façon dont elle se terminerait. Pourtant la sensation manquait de charme : les malheureux avaient la tête qui tournait et surtout ils étaient dévorés par une effrayante sensation de soif.

Voici le sol. Ils attendent le craquement sinistre, l'éclatement des réservoirs, l'explosion, l'incendie, l'amas de débris, que sais-je ? Rien de tout cela ne se produit. Il y a là un endroit unique, insoupçonnable : d'un côté un toit, de l'autre un arbre. Les deux avions arrivent juste au milieu, une cellule du Voisin s'accroche au toit et y reste fixée, l'autre se pose sur l'arbre et y demeure suspendue. Impossible de se figurer aussi miraculeux emplacement, le seul qui pouvait éviter une catastrophe considérée comme certaine. Le Nieuport est encastré à l'intérieur de l'arbre, et la nacelle du Voisin pend entre les deux piles de ce pont magique. La situation est plus rassurante, beaucoup plus, mais pas encore de tout repos. La foule accourt fiévreusement pour ramasser des cadavres : elle voit les quatre aviateurs relativement calmes, presque pas énervés, réclamant à grands cris une échelle pour descendre de leur tribune dont la stabilité ne semble pas à toute épreuve. G..., moins patient que ses camarades, et trouvant qu'après tout il peut bien risquer de se casser une jambe, lui qui vient d'échapper à la mort, se pend à une roue du Voisin et se laisse tomber. M... descend de l'arbre avec l'agilité d'un singe. M... et W... se servent de l'échelle qu'on apporte en hâte.

Les spectateurs qui s'amassent font une ovation enthousiaste aux rescapés qui s'embrassent avec frénésie, se rendant mieux compte peu à peu à quelle tragédie ils viennent d'échapper, et G... ne peut s'empêcher de conclure :

— N'importe, on peut dire maintenant que nous avons été morts pendant quelques instants.

Il n'exagérait pas : M..., W..., M... et lui peuvent être considérés comme de vrais ressuscités.

Un toréador de l'air qui a frôlé souvent le danger et qui d'ailleurs semble le défier par les inscriptions macabres dont il a orné son avion, est le sous-lieutenant Nungesser. Un jour, le général Nivelle lui demanda comment il s'y prenait dans ses combats aériens. Notre grand champion eut cette réponse caractéristique :

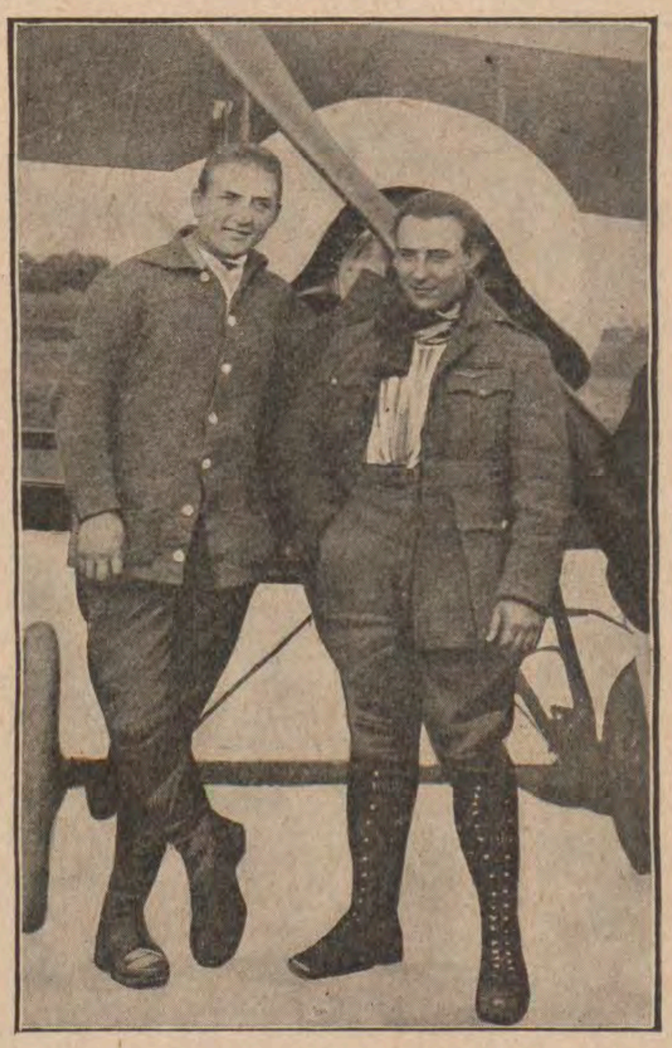
— Mon général, quand j'attaque les Boches je ferme les yeux. Lorsque je les rouvre, ou bien je vois l'adversaire piquant touché à mort, ou bien je ne vois rien du tout, ou bien je vois des soldats dans des lits autour de moi... à l'hôpital.

UNE GLORIEUSE SÉRIE

Nungesser a une revanche à prendre sur la mort. Il lui échappa, mais non sans mal, et il veut se venger en lui envoyant le plus de « clients boches » possible. A la fin de 1915, en s'entraînant sur un nouvel avion, il pique et tombe : l'appareil s'écrase sur le sol et le levier de direction entre dans la bouche du pilote et lui troue le palais, lui fracassant la mâchoire supérieure. Nungesser était en outre couvert de contusions et avait la jambe gauche brisée. Réformé, il refusait sa réforme. Convalescent pour trois mois, il n'acceptait pas son congé et, dès qu'il pouvait sortir de l'hôpital avec des béquilles, demandait à reprendre sa place au front. Considéré comme un fou héroïque mais comme un fou malgré tout, on accédait cependant à sa prière en récompense de ses nombreux services passés.

Il part le 1er avril 1916. Le lendemain, il

Le sous-lieutenant Nungesser, aux prises avec six Fokker attachés à sa perte, parvint à leur échapper après en avoir abattu un.



Deux champions : G. C... à gauche, Navarre à droite. Celui-ci est l'un de ceux qui courut le plus de dangers au cours de ses combats.

Le sergent P... V..., le pilote civil connu, eut le pied traversé par une balle et vola encore pendant 35 kilomètres.

incendie un drachen; le surlendemain, il abat un avion. Le jour suivant, il descend un bi-moteur à quatre passagers armé d'un canon et de deux mitrailleuses. Le 25 avril, il attaque un groupe de trois avions et en abat un qui tombe sur nos tranchées. Le 27 avril, le 19 mai, le 22 juin, le 21 juillet, autant de dates marquant une nouvelle victoire. Le 21 juillet il triomphait de son dixième avion et, entre temps, le 22 mai, il avait mis le feu à un second drachen.

Le jour où il courut le plus grand danger fut le 27 avril. Il avait livré combat à un groupe de six avions. Seul contre six ! Au cours de la rencontre, il avait réussi à abattre l'un de ses adversaires, mais après un duel acharné, car les Boches faisaient preuve d'une merveilleuse entente. Nungesser, vainqueur, rentrait avec ses vêtements et son appareil criblés de balles. Les organes essentiels de son Nieuport étaient atteints en maints endroits, moteur transpercé, commandes coupées et, malgré ces blessures, le Français parvenait à rentrer, faisant preuve de la plus belle bravoure.

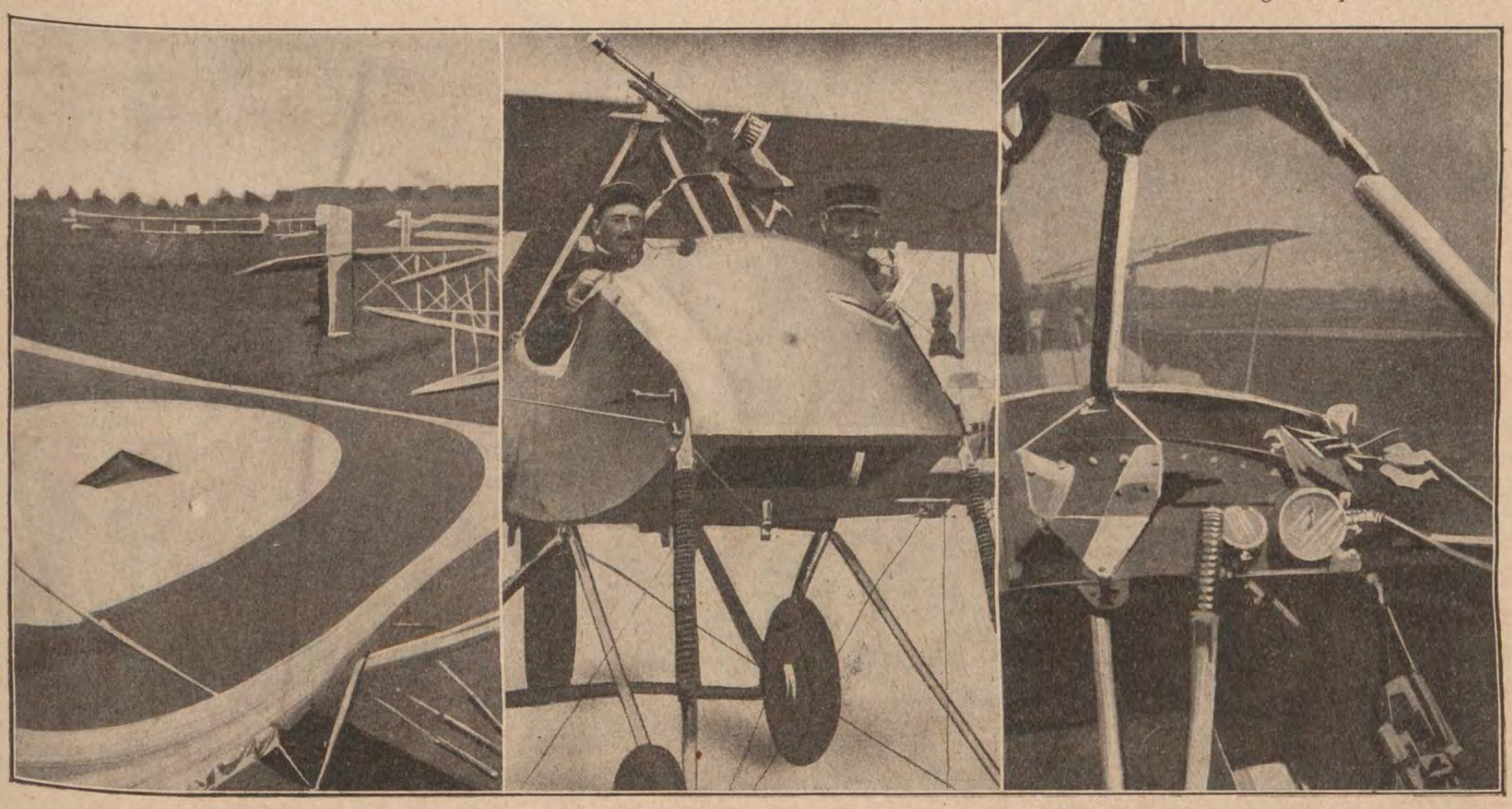
Malgré sa supériorité qui semble le faire considérer comme invincible, Navarre n'est pas à l'abri des moments tragiques. A la fin du mois de mars 1916, il eut un combat avec un petit aviatik de chasse plus vite que lui qui parvint à lui échapper après l'avoir copieusement pris comme cible. Navarre eut un tube de gauchissement coupé net. L'appareil percé comme une écumoire, le pilote dut renoncer à la lutte et revint en tenant d'une main le débris de son tube de gauchissement qu'il tirait selon les besoins, malgré les difficultés que présente semblable manœuvre qu'un virtuose seul peut se permettre. Le 17 juin 1916, Navarre était moins heureux : dans un vol de croisière avec Pelletier d'Oisy et Guignand, il avisait un Albatros, vieux modèle, effectuant un réglage à six kilomètres à l'intérieur des lignes allemandes. C'était un appareil dont l'équipage accomplissait une des missions de front exigées pour faire accorder aux aviateurs brevetés la médaille insigne des pilotes militaires. Devant une proie aussi piètre, les trois héros hésitent, mais enfin cela fera un Boche de moins et cette raison les décide. Ils foncent sur lui. Il ne faut pas se fier aux apparences : si l'appareil est antique, le mitrailleur est un « as ». Les trois amis en font la cruelle expérience. Ils se vengent aussitôt et expédient sur le sol, où il s'écrase, l'imprudent Allemand, mais tous sont plus ou moins atteints et Navarre, le plus touché, reçoit au bras une balle qui passe à quelques millimètres du poumon.

Certains revinrent grièvement blessés et ne devant qu'à leur sang-froid et à leur héroïsme de terminer leur vol en territoire français : c'est de M... dont un éclat d'obus coupe le pied, c'est T... qui est victime d'un accident semblable, c'est P... dont une balle traverse l'estomac, c'est

Un obus de 155 qui ne s'était pas détaché éclata au moment de l'atterrissage du sergent Blaignan qui ne fut pas atteint.

P... V... qui reçoit un projectile qui entre sous le pied et ressort par la cheville, c'est R... qui a le bras atteint par deux balles explosives, et combien d'autres.

Mais l'un des actes de vaillance les plus remarquables qu'on puisse citer est celui du sous-lieutenant M... Ce pilote, l'un de nos plus hardis chasseurs qui s'était signalé par maints exploits depuis le début de la guerre et qui, quelques jours avant, abattait un avion ennemi, était parti pour accomplir une patrouille le 12 mars dernier. Il se trouvait à l'ouest de Thann, lorsqu'il apercevait un Boche qui, aussitôt, reprenait le chemin de ses lignes, puis effectuait

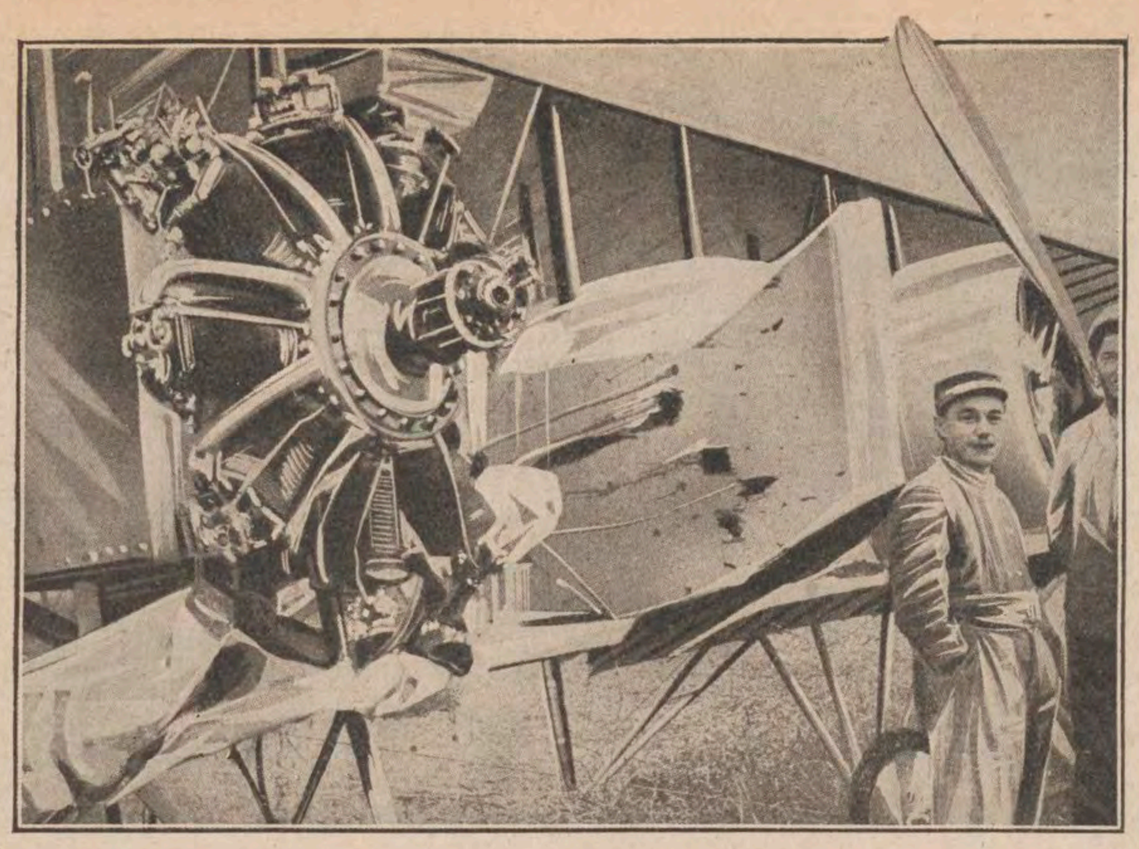


LE RETOUR D'UN BOMBARDEMENT

Ces trois photographies furent prises au retour d'un bombardement effectué par le sous-lieutenant du T... et le regretté bombardier-mitrailleur T..., dit de L..., tué depuis. L'appareil était criblé d'éclats d'obus : les ailes étaient traversées de part en part, la nacelle transpercée, tous les instruments de bord avaient volé en débris.

un vaste crochet afin de revenir sur notre territoire sans être vu. Métairie ne le quittait pas des yeux. Lorsque l'ennemi croit avoir endormi la confiance de la sentinelle aérienne, il cherche à passer : c'est le moment qu'attendait Métairie qui se précipite sur lui et engage le combat. Il se tient à moins de 15 mètres derrière et en dessous et ouvre le feu. A cet instant, l'Allemand, qui monte un petit aviatik de chasse, fait un léger crochet à gauche. Pour rester dans son sillage, le Français oblique légèrement à droite et manœuvre en conséquence, mais il dérive et son adversaire lui présente à ce moment le côté de son fuselage où se trouve la mitrailleuse. M... voit l'observateur qui, debout, commence à tirer. Lui aussi s'est levé de son siège pour la riposte : il a lâché ses commandes et fait un rétablissement sur le tube de la cabane qu'il tient de la main gauche, tandis que, de la main droite, il actionne la mitrailleuse. Soudain une balle traverse le montant qu'il tient, passe entre deux doigts de sa main, entre dans la paume, broie l'os de l'avant-bras, ouvre l'artère et ressort au-dessus du coude. M... pique aussitôt vers son terrain. Le sang coule à flots dans la carlingue. Il ne perd pas connaissance, mais éprouve des troubles dans la vue, ressent des bourdonnements dans les oreilles. Il renonce à aller jusqu'à son champ d'atterrissage et revient sur les Vosges pour trouver un sol hospitalier où il pourra se poser en hâte. Il pique progressivement, mais sans exagérer, car il a détaché sa ceinture. Il pense à tout, réfléchit très nettement, malgré ses moments d'absence. Quand il a un éblouissement, il met son appareil à plat et coupe au contact. Lorsqu'il reprend connaissance, que tout cet amas de montagnes et de rochers ne danse plus devant ses yeux, il repique à plein moteur. Et la hantise de la syncope irréparable le poursuit. Par trois fois, il manque de s'évanouir, par trois fois il parvient à se ressaisir. Il est maintenant à 150 mètres du sol, il coupe le contact fixé à gauche, aperçoit un petit champ derrière des fils télégraphiques par-dessus lesquels il donne l'impression de sauter et cherche à se poser à terre. A ce moment, pour la quatrième fois, il semble avoir un bandeau sur les yeux. C'est pourtant là qu'il doit avoir toute sa présence d'esprit. Plus la vitesse de l'appareil diminue, plus il le cabre : un arbre se trouve juste au milieu du champ, une aile l'accroche, se brise et fait faire un tête-à-queue complet à l'avion qui s'arrête enfin sans autre dégât. On vient, on se précipite, on aide M... à descendre. On lui donne des soins sommaires. Deux heures après, enfin, une voiture vient le chercher, on l'emmène à l'hôpital et le soir on lui faisait subir l'amputation du bras gauche. La Légion d'honneur le récompensait de son héroïsme. Le motif de cette décoration, qui s'ajoutait à la médaille militaire, était le suivant :

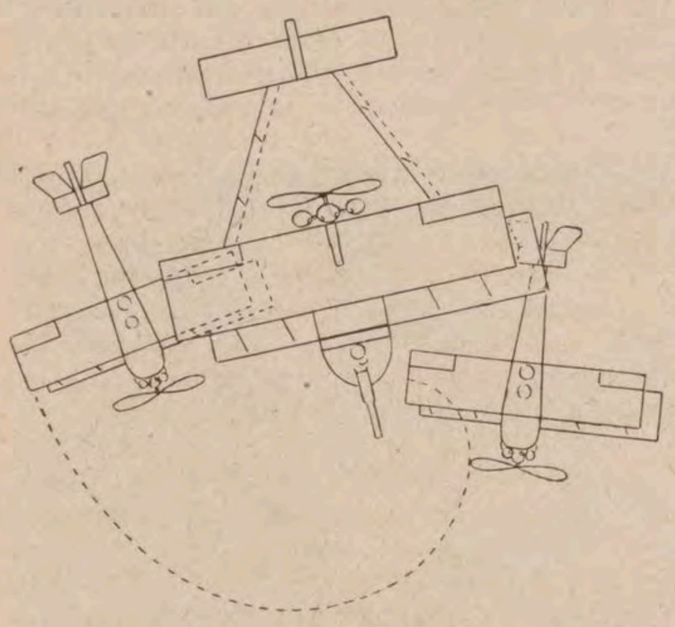
« Pilote d'une audace et d'une énergie exceptionnelles. A livré contre les avions ennemis de très nombreux combats. Le 12 mars 1916, en se portant à l'attaque d'un appareil allemand, a reçu une grave blessure. Réagissant contre deux évanouissements successifs, a réussi grâce à son énergie à atterrir normalement. A fait l'admiration de tous par sa force d'âme, malgré sa douleur et son épuisement. Amputé du bras gauche. »



Le sergent Drouet, sur bi-moteur, vit un obus éclater contre l'un de ses moteurs. Il parvint cependant à rentrer, mais son observateur était mortellement blessé. Cet appareil est exposé aux Invalides.

LA CHUTE DU BOLIDE

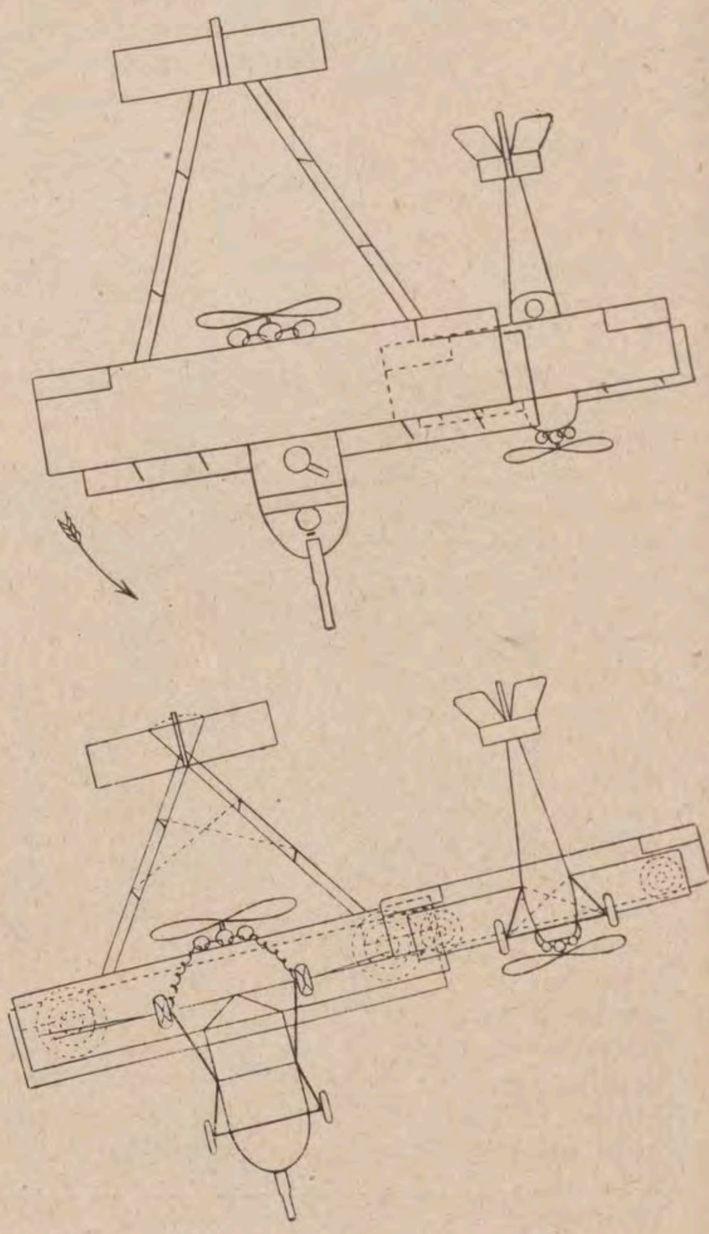
L'adjudant G... revint de loin le jour où, opposé à six L. V. G., il réussit, après la chute la plus fantastique, à se retrouver sain et sauf. Le 24 février 1916, il avait rencontré une escadrille de chasse allemande, volant deux par deux. Il s'attaque au premier groupe : une première salve de mitrailleuse et l'un des L. V. G. coupe, pique et s'enfuit, atteint. Le second s'enfuit. Aux deux suivants : ils se concertent et s'entendent à merveille, menant le combat avec une homogénéité parfaite. Malgré toutes ses virtuosités, G... a son appareil transformé en écumoire : le fuselage a sa toile arrachée, en loques, une aile est criblée, mais le biplan tient encore.



Deux avions du camp retranché de Paris, un Voisin et un Nieuport, se heurtent dans l'espace, font une vrille, attachés l'un à l'autre.

LA CHUTE MIRACULEUSE

Ils s'effondrent vers le sol, où ils sont retenus par un arbre et un toit, et restent suspendus à quelques mètres du sol ; aucun aviateur n'est blessé.



Ces schémas, faits par l'un des héros de la chute et approuvés par les autres, montrent à gauche la rencontre et l'accrochage, à droite la vrille.

DEUX MAITRES DE L'AVIATION

Le capitaine H..., au retour du premier bombardement de Rottweil. Il est l'un des bombardiers qui a connu le plus grand nombre de dangers.

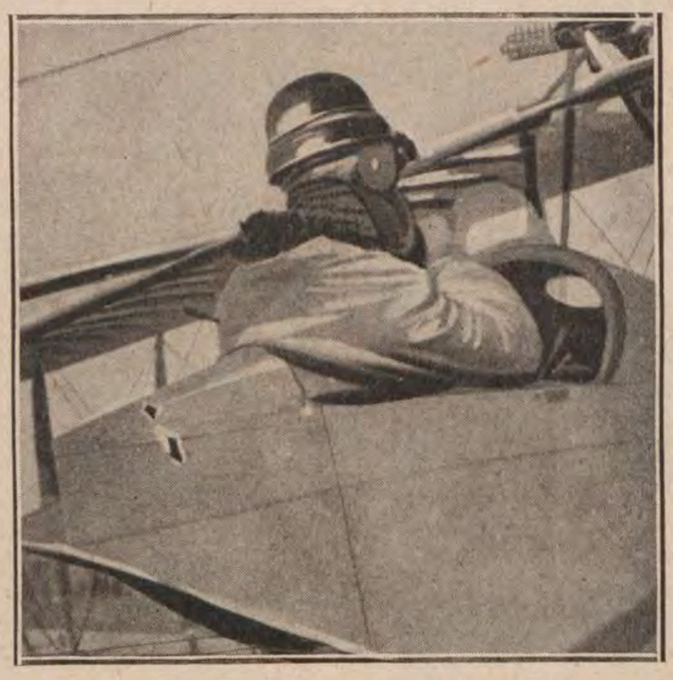
Le sous-lieutenant G..., qui termina un combat contre six L. V. G., où son avion avait été transformé en écumoire, par une chute fantastique.

Les deux Allemands s'en vont, ayant épuisé leurs munitions. Le troisième groupe est là-bas : Guignand, se rendant compte que son appareil vole, malgré ses blessures, décide d'essayer de se venger sur les derniers. Il rejoint le cinquième qui l'attendait et riposte avec ardeur. Le capot du Français est déchiqueté, l'hélice cassée, une balle enlève le protège-oreille du bonnet de cuir de Guignand. Le sixième L. V. G. s'approche et envoie une bordée formidable. Le Bébé Nieuport ne tient plus, les commandes de direction sont sectionnées. Alors commence une chute atroce : l'hélice est brisée, le moteur que le pilote n'a pas eu le temps de couper tourne avec des soubresauts odieux. L'avion tombe sur le nez à plus de 200 kilomètres à l'heure. De 2.300 mètres jusqu'à 1.000 mètres, c'est l'effroyable descente dans le vide. Puis Guignand, reprenant ses esprits, arrête les gaz et l'essence, se cramponne à son levier. Le bolide ralentit, mais vrille toujours. La terre se rapproche. Voici une forêt : est-elle en France ou en Bochie ? A cinquante mètres au-dessus des arbres, l'appareil semble se redresser légèrement et, au lieu d'entrer en pointe dans les bois, rencontre les branches par le coin, pivote, s'écrase sur une aile. Notre pilote, comme un fou, bondit hors des débris et se met à courir comme un fou : il n'a rien, pas une blessure, seule une éraflure.

Les bombardiers et régleurs d'artillerie ne sont pas exempts de ces émotions. En juin 1915, le sergent D..., réussit à rentrer après avoir eu son appareil touché par un obus qui éclata contre l'un des deux moteurs. L'observateur prenait des photographies de batteries défendant le bois Le Prêtre. Tout à coup, cinq coups de canon étaient tirés. Le cinquième éclatait exactement sur le nez du moteur de droite. Le nez était fondu instantanément par la chaleur de l'explosion. L'hélice était volatilisée, pas la moindre trace de bois dans le moyeu. Un cylindre et son piston avaient disparu. Les autres cylindres ainsi que le carter étaient traversés de part en part, le réservoir était couvert de trous, toutes les cordes à piano de la cellule droite étaient hachées, sauf une. Les mâts du moteur de droite comme ceux du moteur de gauche étaient déboîtés. L'hélice du moteur gauche était ébréchée et le réservoir crevé. Quant à la nacelle, elle était ajourée et l'appareil photographique réduit en poussière. Des quatre pneumatiques des roues il ne restait plus trace et les tubes du train d'atterrissage étaient percés en maints endroits. Par malheur, l'observateur était grièvement atteint au bras gauche. Il avait une artère coupée. D'autres éclats l'avaient blessé sur diverses parties du corps. Un énorme morceau de fonte, qui avait traversé le capot, était miraculeusement passé entre les jambes du pilote, sans le toucher. Drouet conservait tout son sang-froid et faisait demi-tour, s'attendant à chaque instant à voir se rompre le dernier organe de son appareil. Il était convaincu que la chute allait se produire, que l'avion allait s'ouvrir en deux. La carlingue était transformée en une baignoire de sang.

En cours de route, le pilote s'apercevait que le feu avait pris dans la nacelle de gauche. Les flammes léchaient l'appareil, croissaient et semblaient vouloir faire finir le martyre du malheureux observateur agonisant. La mort semblait employer tous les raffinements pour attirer sa proie ! L'aérodrome était enfin en vue : le pilote s'y dirigeait, mais sans trop se hâter, l'incendie menaçant d'augmenter. C'était alors l'atterrissage, impeccable, grâce à l'habileté de Drouet. Celui-ci était indemne, mais son observateur, auquel on amputait le bras gauche sans tarder, expirait le lendemain.

Les balles de mitrailleuses des avions sont redoutables, mais les éclats d'obus des pièces spéciales ne le sont pas moins. Si la plupart manquent leur but, ceux qui l'atteignent y commettent parfois des dégâts effrayants.



Une balle qui a manqué de peu son but. Quelques centimètres plus en avant et le pilote était traversé par le projectile perforant.

Le sous-lieutenant du T..., et son observateur le sergent T..., plus connu sous le nom de de L..., étaient partis, le 1er juin 1915, bombarder les batteries de Farbus. Arrivés au-dessus de l'objectif, trois obus éclataient autour de leur biplan Voisin, qui chavirait de droite et de gauche, titubait, zigzaguait. Puis un autre projectile arrivait dont les deux amis voyaient le feu auquel succédait aussitôt une pluie de bouts de bois et des débris d'appareil qui venaient frapper le visage du pilote. Tout en faisant des crochets pour dépister les artilleurs ennemis, tous deux regardent autant qu'ils le peuvent ce qui s'est passé. Les commandes, fort heureusement, sont intactes. L'appareil se comporte normalement. Mais le capot est traversé : un éclat y est passé, a réduit l'indicateur de vitesse en poussière, ricoché contre la plaque sur laquelle se boulonne le tube avant du trépied de la mitrailleuse et est ressorti en emportant le bord supérieur du capot. Sans la plaque préservatrice, du T... était atteint en pleine poitrine.

Les deux camarades ne pensent déjà plus à l'incident et ne s'occupent que de leur mission. Ils vont effectuer leur bombardement et ne rentrent qu'après l'avoir terminé. A ce moment ils s'aperçoivent alors que leur biplan est criblé, que trois nervures sont brisées, les ailes traversées, sans compter de multiples entailles çà et là.

Ces quelques exemples montrent les dangers que courent nos pilotes. Chaque jour nous vaut de ces vols héroïques où nos hommes de l'air ramènent leur appareil, sauvent leur passager. Il n'est pas de situation critique à laquelle ils ne trouvent aussitôt une solution. Et c'est ce qui semble le plus merveilleux au cours de cette guerre : dans la cinquième arme, c'est au moment où le danger devient le plus grand que l'aviateur doit avoir le plus de sang-froid et de présence d'esprit. Une balle lui traverse le poumon, comme à l'adjudant O..., c'est alors qu'il faut manœuvrer pour rentrer. Le sous-lieutenant de La B..., au cours d'un combat, reçoit une balle dans le ventre et réussit cependant à abattre son adversaire. Il se prépare à revenir, rencontre chemin faisant un second Boche : nouveau duel, il reçoit encore un projectile dans le ventre. Et malgré ses blessures, il parvient à atterrir après avoir franchi les tranchées. Que dire du pilote, parfois mourant, qui trouve encore la force de rentrer pour ne pas tomber à l'ennemi ?

JACQUES MORTANE.

DU COLLÈGE D'ATHLÈTES AUX STADES

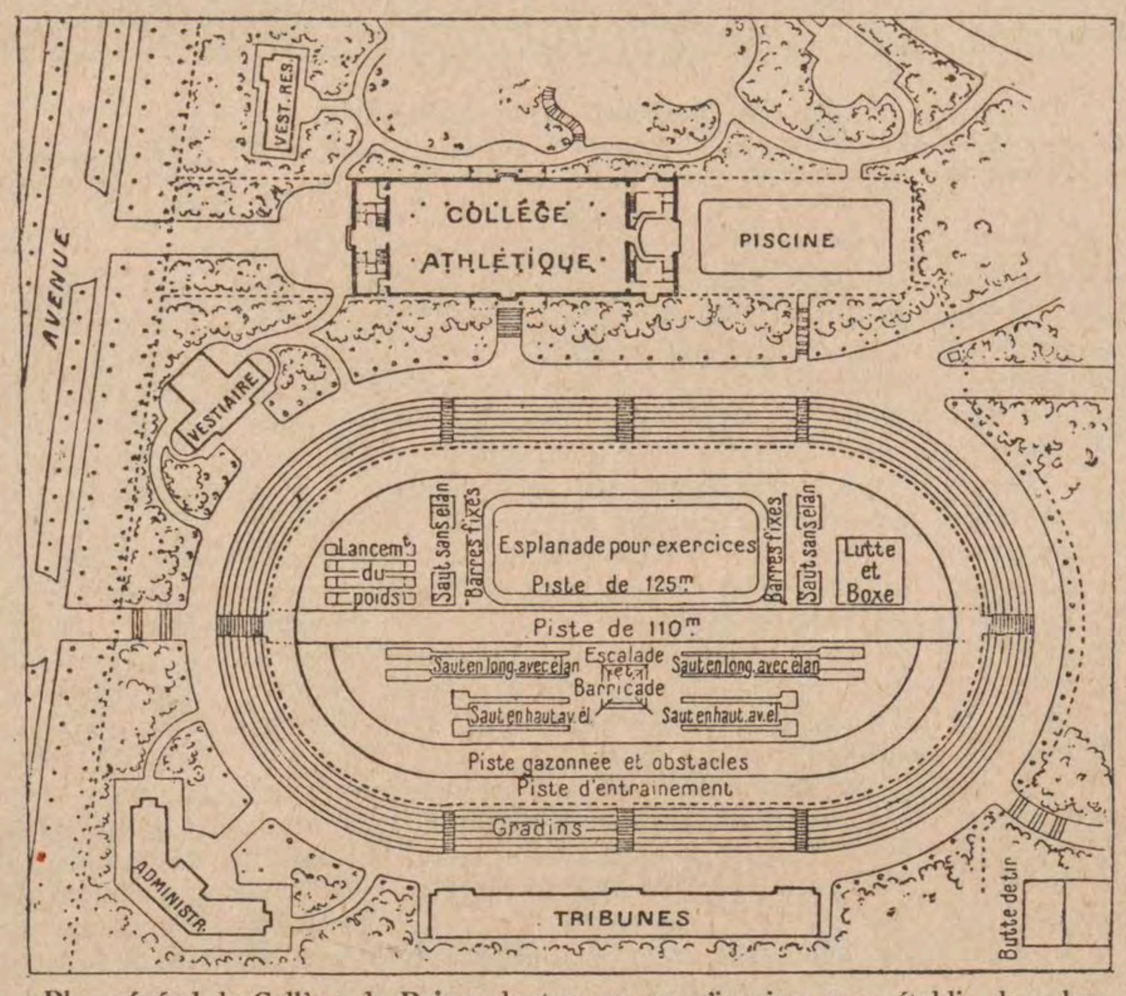
— Interview du Marquis de POLIGNAC —

CE QU'ON RÉALISA AU COLLÈGE D'ATHLÈTES DE REIMS. — LE ROLE DES INSTITUTEURS ET DES INSTITUTRICES. — MULTIPLIONS LES STADES MUNICIPAUX.

ALORS que la fureur germanique s'est acharnée contre Reims, et après qu'elle a en partie détruit le Collège d'Athlètes, j'ai tenu à causer avec le marquis de Polignac et à lui demander quel lendemain de la guerre il souhaite pour l'œuvre qu'il a fondée. Mais l'avenir n'est point dans la vie quelque chose d'isolé, il se déduit du présent; de même qu'hier fut le père d'aujourd'hui.

Au nom même de la logique, c'était donc sur le passé du collège d'athlètes que devait rouler tout d'abord notre conversation. A ce sujet, il était bon, du reste, de remémorer brièvement les faits. Une enquête faite par l'*Opinion* au lendemain de nos échecs aux Jeux Olympiques de Stockholm en 1912, tel fut, me rappela mon interlocuteur, le point de départ du Collège d'Athlètes. Cette enquête avait intéressé, non seulement les spécialistes de l'athlétisme, mais encore l'élite qui pense, et l'explorateur Gabriel Bonvalot, notamment, avait nettement et exactement situé les choses : « Notre défaite, disait-il, ne prouve pas l'infériorité physique de notre race, mais seulement notre infériorité dans l'art de l'entraînement. » De son côté, le pauvre Raymond Guasco, considéré comme disparu, ne devait pas tarder à conclure : « Les réponses qui sont arrivées à l'*Opinion* étaient toutes favorables à la création d'une élite, mais déjà l'on sentait que cette élite n'était pas le but unique que l'on devait se proposer. »

On en acceptait la nécessité, on en voyait la valeur éducatrice, mais on voulait que le cercle s'élargît de plus en plus et que le travail de régénération physique portât sur la race entière !



Plan général du Collège de Reims dont on pourra s'inspirer pour établir, dans les grands centres, des installations similaires.

— Ainsi, répondis-je, était posé sans tarder le dilemne : faut-il faire converger les efforts à la préparation de quelques-uns, ou, faisant œuvre de diffusion, tenter la rééducation physique de notre race ?

— Œuvre lourde, certes ! et qu'il faudra entreprendre. Mais il fallait la faire précéder de la formation des moniteurs...

— Qui, nouveaux *missi dominici*, s'en iraient porter à toute la France la bonne parole athlétique.

— Exactement ! et ce fut dans ce but que fut créé le Collège d'Athlètes ; on désirait que ce fût un véritable Institut, une sorte de Faculté de la culture du corps.

Cet « on », dont M. de Polignac ne veut point parler, c'est lui-même. J'ai plaisir à dire ici toute son intelligence et son obstination qui assurèrent le succès, auquel, dès l'ouverture en avril 1913, collabora puissamment, comme directeur technique, le lieutenant de vaisseau Hébert.

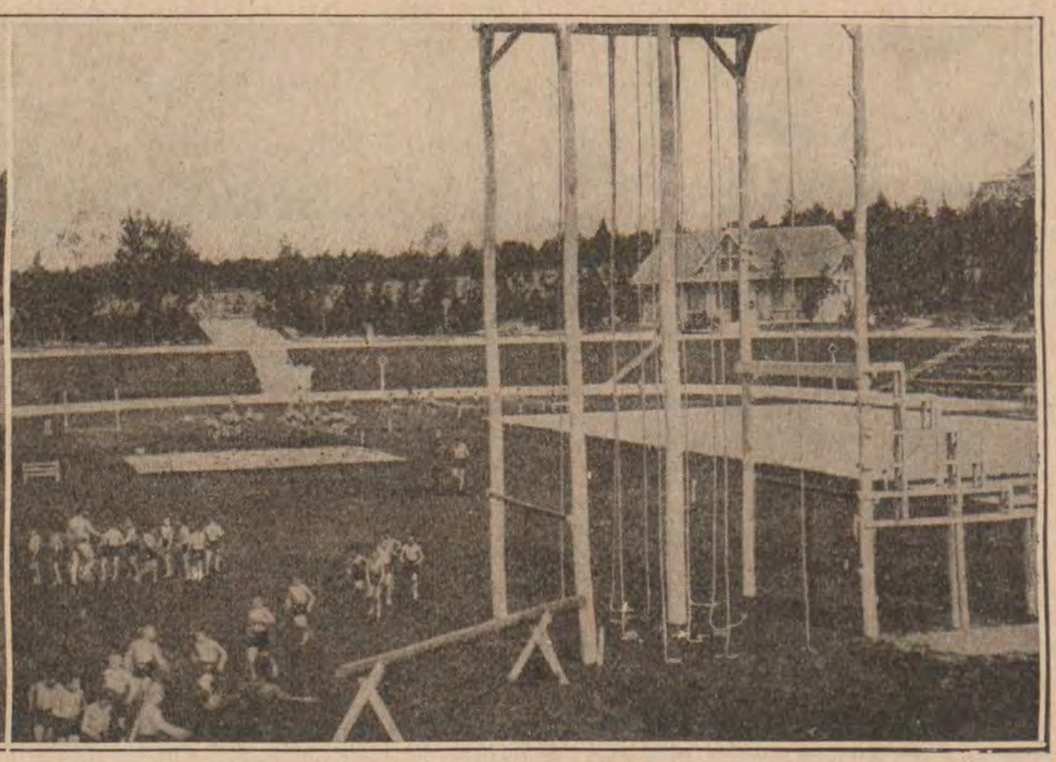
Je n'énumérerai pas les différents groupements d'athlètes qui firent au Collège des séjours plus ou moins longs, et qui tous s'en trouvèrent extrêmement bien ; mais je tiens à demander à M. de Polignac de me dire ici quelques mots d'une des catégories d'élèves dont l'éducation constitua une véritable œuvre sociale.

— Dix mille enfants des deux sexes, me répond-il, appartenant, soit aux écoles primaires, soit aux écoles libres, soit encore aux hospices, fréquentaient régulièrement le Stade et, sous la direction de nos moniteurs, pratiquaient la méthode naturelle. Le chef des Services médicaux du Collège a fait à leur sujet des constatations extrêmement favorables. Ces constatations sont catégoriques entre toutes, quand elles portent sur les petits hospitalisés. Parmi eux, il y avait 50 p. 100 de rachitiques, et non loin de 10 p. 100 de tuberculeux. Et bien ! en moins d'un mois, l'amélioration fut extraordinaire.

Des profanes s'en étonneront, mais leur étonnement tombera s'ils veulent bien songer aux facteurs puissants que sont : le soleil, la pleine lumière, le grand air, l'exercice physique rationnel, sur des petits corps qui furent toujours privés de tout cela, ou auxquels on ne l'accorda qu'avec une parcimonie misérable.

J'ai pu moi-même constater les résultats obtenus par une œuvre similaire dont je

Sur le terrain de la société de Golf, à la Boulie : un aménagement improvisé et peu coûteux, tel qu'on pourra en créer facilement dans toutes les régions du pays, soit officiellement, soit par l'initiative privée.



Au Stade de Reims : une installation modèle ; elle pourra être considérée comme « l'Ecole Normale » de l'Education Physique d'où sortiront les moniteurs qui se répandront ensuite dans toute la France.

LE COLLÈGE D'ATHLÈTES DE REIMS APRÈS LE BOMBARDEMENT Clichés de la Section Photographique de l'Armée

Le cruel bombardement qui a sévi sur Reims n'a pas ménagé le Collège d'athlètes : une partie des bâtiments de la création du Marquis de Polignac sont aujourd'hui en ruines. Seront-ils reconstruits après la guerre ? Sans doute. Mais aucune décision n'est encore possible.

me propose d'entretenir quelque jour nos lecteurs.

Encore qu'à l'heure où la guerre éclata le Collège n'eût que l'âge d'un bambin, ce bambin était déjà un homme. Il avait répandu de la vie. Rouen et Orléans, notamment, avaient reçu de lui des moniteurs. Mais, c'est dans le Cantal que fut réalisé le plus gros effort. Le préfet de ce département, M. Hélitas, avait compris le but poursuivi et l'immensité des services qui seront rendus, de ce chef, à la patrie. Il convoqua toutes les autorités de son département, les sous-préfets en tête. La démonstration des méthodes naturelles fut faite. Elle recueillit tous les suffrages, et des cours furent commencés sous la direction de moniteurs et de monitrices fournis par le Collège.

Pour enregistrer de pareils succès, il a fallu que le Collège obtienne l'appui officiel.

— M. Liard, me dit M. de Polignac, a bien voulu nous prêter son concours, dont vous savez la puissance. Grâce à lui, l'Université ne nous est plus fermée. Or, si le grand point est la formation des moniteurs et des monitrices, ceux-ci et celles-ci ne sont réellement en situation de rendre de grands services que s'ils appartiennent eux-mêmes à l'enseignement ; autrement dit, si ce sont les instituteurs et les institutrices qui viennent suivre nos cours. Nous avions eu la joie de constater qu'ils et elles commençaient à entrer dans cette voie.

Il n'est pas d'affirmation que les amis de la diffusion du sport doivent accueillir avec une plus grande satisfaction que la constatation de ce nouvel état d'esprit. La ***Vie au Grand Air*** a traité dans son dernier numéro la question de l'injuste responsabilité que l'on fait peser sur les « maîtres ». Mais en ce qui concerne l'enseignement primaire, cette responsabilité n'est pas — tant s'en faut ! — la seule pierre d'achoppement, et l'on y rencontre souvent, du fait des instituteurs, plus de difficultés qu'on n'en trouve auprès des professeurs de l'enseignement secondaire.

— Nous souhaitons, continue mon interlocuteur, que de nombreux moniteurs sortent chaque année du Collège, à même d'appli-

quer notre méthode rationnelle. Mais ainsi qu'il s'est produit en Suède, où l'Institut Central de Stockholm fut complété par des organisations régionales, nous désirons que le Collège ait en France de nombreuses filiales. Raymond Guasco avait fort bien indiqué qu'il est souhaitable qu'il s'en fonde une dans chaque province, et qu'elle s'y adapte aux caractéristiques de la race et du milieu. Il faut, en outre, que, dans chaque commune, dans chaque quartier de grande ville, il existe un terrain de sports.

Je l'avoue, personnellement, c'est ce dernier desideratum qui me paraît capital. Certes, il serait souhaitable — extrêmement souhaitable — que tous les rouages si heureusement indiqués par M. de Polignac fonctionnassent. Mais je crains que, cette fois encore, le proverbe se réalise, qui proclame qu'il y a loin de la coupe aux lèvres. Dans ce cas, je n'hésite pas — surtout étant donné qu'il existe à Reims le Collège-type où peuvent être trouvés tous les moniteurs dont on a besoin, — infiniment plus que les collèges régionaux qui ne pourront s'adresser qu'à des élites, c'est la création de terrains que je réclame.

LE PRIX D'UN TERRAIN D'ATHLÉTISME

Tel est le nœud gordien du sport. Comment peut-on en créer? Je laisse aujourd'hui de côté la question matérielle pour m'en tenir aux moyens financiers. M. de Polignac me disait :

— Avec cent cinquante francs on peut aménager un terrain.

Il me semble qu'un tel prix est exceptionnel, et la longue expérience que j'ai en la matière m'incite à une estimation nettement plus haute. Je ne donnerai pas de chiffres puisqu'il s'agit d'une question d'espèces, où la disponibilité de terrains réunissant les conditions voulues entre en ligne de compte. Il y a des villes dans la proximité desquelles ces terrains sont très difficiles à trouver.

Quoi qu'il en soit, où trouver l'argent nécessaire?

Une première réponse vient tout de suite à l'esprit : auprès d'un « Mécène du Sport ». On a usé et abusé du mot; la chose est malheureusement beaucoup plus rare.

Une seconde solution, qui, à ma connaissance, ne fut que rarement appliquée, serait celle de souscriptions ouvertes par les grands quotidiens régionaux. Il semble qu'après la guerre, qui a prouvé si péremptoirement à tous l'importance du sport, on puisse espérer des réalisations dans cet ordre d'idées.

Les municipalités — et c'est la troisième solution — devraient avoir à cœur de remplir en ceci leur devoir : le stade municipal s'impose partout, stade qui devrait être confié au pouvoir sportif compétent; en l'occurrence le Comité Régional de l'U. S. F. S. A. C'est, du reste, lui également qui devrait être le gérant du terrain obtenu par souscription.

Que si l'on ne veut pas, à cause des frais à faire et des responsabilités à encourir, s'en remettre à un comité qui présente une manière d'impersonnalité, il soit fondé entre les dirigeants du comité une Société civile qui se portera garante de la bonne marche des choses. Il ne manque point de cas où l'on a procédé ainsi, et l'on s'en est généralement bien trouvé. Je sais bien que cela demande un réel dévouement de la part de ceux qui acceptent de constituer la Société : les dévoués ne manquent point dans les Comités Régionaux de l'U. S. F. S. A.

Mais, à quelque solution qu'on ait recours, une nécessité demeure : la création de stades dans toute la France.

Il est souhaitable qu'à chacun d'eux soit attaché un moniteur ayant reçu à Reims une préparation complète aux fonctions qui lui seront confiées.

CHARLES DE PRÉVOST.

NOTES D'UN CYCLISTE MILITAIRE

Par l'Adjudant BOUDOU

LE Tour de France n'a jamais eu un admirateur plus enthousiaste que moi. J'ignorais alors que mes qualités de pédaleur dominical seraient appelées un jour à rivaliser avec celles des géants de la route. Le peloton cycliste dans une division de cavalerie comprenait au début de la guerre une compagnie environ. Il était formé de chasseurs cyclistes. Mais le travail imposé était tel qu'il ne resta plus beaucoup de ceux-ci au bout de peu de temps et on dut faire appel aux cavaliers. Sans entraînement aucun, ils devaient remplacer ceux auxquels un périlleux travail avait permis d'être « fin prêts ». C'est ainsi que cuirassier un jour, je me réveillai le lendemain cycliste.

L'adjudant Boudou, à droite, et un de ses camarades, le brigadier Mouchel, décoré également de la médaille militaire.

Le travail n'était pas de tout repos. Dès qu'un point faiblissait, c'était nous qui, sur nos frêles montures, étions chargés d'aller occuper le Boche en permettant aux renforts d'arriver. Passe-temps qui se traduisait régulièrement par quelques deuils, vous le pensez bien. S'agissait-il de reconnaître un endroit où l'on voulait faire passer la cavalerie, le peloton cycliste allait remuer la poussière de la route. Si la division de cavalerie était attaquée et forcée de se replier, c'était encore le peloton cycliste auquel on recourait pour ferrailler et combattre jusqu'à ce que la retraite se fût exécutée en bon ordre. Ce simple programme indique, je crois, mieux que de longs discours, les risques que couraient nos formations. Ajoutez à cela que nous faisions presque quotidiennement des raids de 100 kilomètres, et parfois plus, alignés, aux aguets, le fusil Lebel sur l'épaule, les cartouchières, les musettes pleines de balles, le vélo chargé de munitions, de linge et d'effets de rechange. J'avoue que j'aurais souvent préféré faire une étape du Tour de France, n'eût-ce été que pour avoir un simple maillot et une machine légère ! Et lorsque nous arrivions à l'étape, — j'allais dire au contrôle, — régulièrement il fallait à nouveau enfourcher nos bicyclettes pour partir en mission. C'était charmant !

LES CYCLISTES FOURNIRENT DE VIOLENTS EFFORTS. — LA GUERRE DE TRANCHÉES LES FIT METTRE A PIED

Pourtant il y avait pire. Lorsque, dans le Nord, il nous fut impossible d'avancer à cause des routes impraticables et des trous d'obus multiples, notre peloton cycliste fut transformé en un groupe léger à pied. C'était le 15 octobre 1914, à Béthune. Aussitôt on nous fit amener des autobus, car on avait pour nous les plus grands égards et nous partîmes pour Laventie.

Là, pendant une dizaine de jours, notre unité, chargée d'un secteur de 30 kilomètres, allait d'un bout à l'autre, de village en village, sans étape. Une nuit, sous une pluie battante, il nous fallut parcourir 25 kilomètres à toute allure pour aller prêter main-forte aux Anglais à Merville Le 26 octobre 1914, les 150 hommes de notre groupe partent à l'attaque de Fromelle où les chasseurs alpins, vendus par un berger, d'ailleurs fusillé, venaient d'être fortement mis à mal. Toute la journée nous combattons en liaison avec les Anglais. Le soir, les Hindous viennent nous relever. Le surlendemain, au matin, pendant la soupe, le capitaine arrive :

— Aujourd'hui, on va donner comme il faut. N'emportez que vos munitions, laissez le reste ici.

C'était pour l'attaque de Neuve-Chapelle, avec un peloton du 9e lanciers anglais. Nous passons à 7 heures en file indienne à travers la plaine et nous atteignons les abords du village à 2 heures de l'après-midi. Nous défilons dans des fossés pleins de boue, de cadavres, de sang. Dans le village tout était en feu. Les Boches nous mitraillaient par les toits des maisons et les soupiraux. Nous combattons jusqu'à 6 heures dans la localité. A ce moment, il n'y avait plus que le commandant, 1 capitaine, 1 lieutenant, 11 soldats français, 2 soldats anglais et 1 capitaine anglais qui, la cuisse arrachée et le bras gauche emporté par des balles explosives, continuait à tenir avec son revolver.

L'ordre de se replier survient. Parfait ; mais pour nous retirer il faut passer devant des mitrailleuses qui nous prendront en enfilade. Elles sont placées dans une maison. On demande des volontaires pour aller dans une autre habitation afin d'essayer de réduire au silence ces instruments de mort. Un de mes camarades et moi montons, nous nous dissimulons sous le toit, pratiquons des meurtrières avec les tuiles et réussissons à faire taire les mitrailleuses. Le reste de la troupe en profite pour se retirer sans mal.

Mais nous avons été aperçus et mon compagnon est tué d'une balle en plein front. La situation n'offre rien d'agréable.

J'examine les lieux et je décide, risquant le tout pour le tout, de me sauver par la cheminée. Je me laisse descendre. Tout va bien. Au bout de cette cheminée, dans le foyer, je trouve un jambon attaché. Je l'emporte sans le moindre scrupule, car j'ai faim et mes camarades aussi. J'avise la porte et je sors tranquillement. Les Allemands qui m'attendaient m'aperçoivent et ouvrent le feu. Oh ! je ne prends pas la peine de riposter. Je cours comme un fou aussi vite que je peux, toujours avec mon jambon et mon fusil, baïonnette au canon. Je suis dans la plaine et ne ralentis pas. Ce n'est qu'à bout de souffle que je tombe entre deux raies de terrain, tandis que le tir ennemi continue à me chercher : que de balles pour un seul homme!

Je suis plutôt étourdi, quoique non évanoui. Soudain j'entends prononcer mon nom. Je redeviens lucide. C'est un de mes camarades, tombé dans un fossé. Nous nous remettons debout. Il m'emmène vers les rescapés de la journée. Le capitaine m'accueille en riant : « Je te ferai passer en conseil de guerre pour m'avoir abandonné ! » Et le soir il me proposait pour une citation et comme sous-officier.

Nous nous replions, nous couchons dans une ferme sur le bord de la route, toujours sous la pluie des projectiles ennemis. Le lendemain matin, un obus atteint le commandant et les officiers. Depuis la veille nous n'avions eu à manger que mon jambon qui nous avait donné une soif que nous n'avions pu assouvir. Heureusement une vache que nous rencontrons dans un champ nous fournit du lait. Le lendemain, on nous envoyait au repos pour nous reconstituer.

Le 1er novembre 1914, départ pour Ypres, en autobus. Nous pénétrons en Belgique par Bayeulles. Le passage de la frontière laissa en moi une impression lugubre : il me sembla qu'un rideau de fer était tiré derrière moi sur la vie. Ce voyage devait être, selon moi, mon cimetière. Depuis l'affaire de Neuve-Chapelle, on avait pris l'habitude de nous appeler, quatre camarades décidés et moi, l'Etat-Major. Nous étions chargés de toutes les besognes délicates, aussi bien à l'attaque qu'au repos, et, ce qui ne gâtait rien, nous réussissions par nos plaisanteries, pas toujours de très bon goût, à mettre de l'entrain et à chasser le cafard des soldats neurasthéniques.

Le 2 novembre au soir, devant Messine, un régiment de territoriaux ayant besoin de renforts, on envoie les groupes cyclistes devenus groupes légers des 1er et 2e cuirassiers, afin de soutenir la cote 60. Nous campons en plein champ au bas de la cote. Mais rien à manger. Mes quatre « bonhommes » et moi nous partons au ravitaillement. Le 1er cuirassiers envoie aussi une délégation et nous allons à l'aventure. Nous trouvons de la bière rance, du beurre pourri, de la viande de porc racornie dans un estaminet. Nous faisons cuire le repas dans un chaudron à cochons. Nous découvrons également de vieilles boules de pain. A 5 heures du matin, nous apportons ce délicieux brouet à nos camarades lorsque l'officier nous donne l'ordre de creuser des tranchées. A peine avions-nous commencé qu'une batterie allemande en haut de la crête ouvre le tir. Le premier obus éclate dans un groupe. Panique, on recherche des abris. Puis comme des poilus sont couchés, blessés, tous reviennent pour leur porter secours. A travers la plaine, sans savoir où ils vont, les uns à gauche, les autres à droite, certains cherchent assistance. Ceux-ci trouvent finalement une ambulance anglaise et on évacue les plus grièvement atteints. Ceux-là découvrent également un poste de secours français, mais au même instant un obus y pénètre.

Déclaré inapte et ne voulant pas être versé dans l'auxiliaire, l'adjudant Boudou a demandé à servir dans l'aviation où il est devenu pilote d'avions-canons.

J'avais une balle dans l'aine et le mollet droit arraché. Je domptais ma douleur pour distraire mes camarades et les convaincre que notre mission n'était pas terminée. Nous rampions à travers champs et nous continuions à tirer contre les Boches qui se trouvaient sur le haut de la crête. Une furie meurtrière m'avait pris, et malgré le sang que je perdais je me sentais plein d'adresse. Enfin, on venait nous chercher pour nous évacuer et je tenais, considérant que mon grade m'en faisait un devoir, à rester jusqu'au bout et à n'être emporté que le dernier. Vite, on nous embarquait dans un train, et là je m'évanouissais. Je gagnais en cette occasion la médaille militaire et ma seconde citation (1).

Telle fut ma carrière de cycliste aux armées. Classé inapte à la suite de mes blessures, plutôt que d'être versé dans l'auxiliaire, je demandai à entrer dans l'aviation où je pilote.

Adjudant BOUDOU.

(1) Voici le motif de la médaille militaire de l'adjudant Boudou : « Grièvement blessé, restant un exemple pour ses camarades, refusant de se rendre à l'ambulance, disant que d'autres en avaient plus besoin que lui. »

LA PRÉPARATION MILITAIRE OBLIGATOIRE ET LE SPORT. — LA QUESTION DE L'HEURE ET L'ENTRAINEMENT. — L'OFFICE NATIONAL DE TOURISME.

L'émotion est extrêmement vive parmi tous ceux qui, à l'avant comme à l'arrière, s'adonnent au Sport, ou simplement s'y intéressent. Cette émotion est légitime : le Sénat vient, en effet, de voter, à l'instigation de l'ancien ministre Chéron, une loi établissant la Préparation militaire obligatoire. Que la Chambre la sanctionne à son tour par son vote et nos honorables — sans paraître même s'en douter — auront porté au Sport un coup terrible.

Ils l'auront fait à l'heure où la guerre montre la valeur physique et morale de ceux que le Sport a formés, au lendemain de cette démonstration catégorique : l'Angleterre pouvant improviser une armée uniquement parce que ceux qu'elle levait avaient été préparés par l'athlétisme.

Un coup terrible : nous avons employé ces mots à dessein. Ils ne sont ni une superfétation, ni même, hélas ! une exagération. Quand les jeunes gens seront OBLIGÉS *de consacrer à la P. M. O. un certain nombre d'heures par semaine, il ne leur restera plus de temps pour le Sport.*

Nous n'avons pas à nous occuper ici de l'utilité ou de la non-utilité de la P. M. O. au point de vue militaire ; au point de vue de l'éducation physique son inopérance est complète, totale. Les minimes services qu'elle pouvait rendre sont tués par l'ennui qu'elle dégage. Il n'est pas un jeune sur mille parmi ceux qui s'y adonnent (et surtout parmi ceux qui s'y adonneront obligatoirement) qui s'attache à ce que les mouvements qu'il exécute aient un heureux résultat sur son développement physique.

Le Sport, tout au contraire, développe de lui-même, automatiquement. Il intéresse, et son attrait invite le jeune homme à la pratique de l'entraînement, si astreignante qu'elle soit.

De ceci, toutes les personnalités compétentes sont d'accord. Alors, pourquoi ? C'est que les incompétents, qui sont la majorité, attachent aux mots « préparation militaire » une sorte de magie.

Le devoir de tous ceux qui, sachant, veulent le développement de la jeunesse française, est de crier le plus haut qu'ils peuvent la vérité. Si l'on tient à la P. M. O., il faut :

1° Que le temps qui lui sera consacré ne puisse être pris sur les heures de liberté dont disposent les jeunes gens.

2° Que cette préparation militaire soit surtout une Education physique.

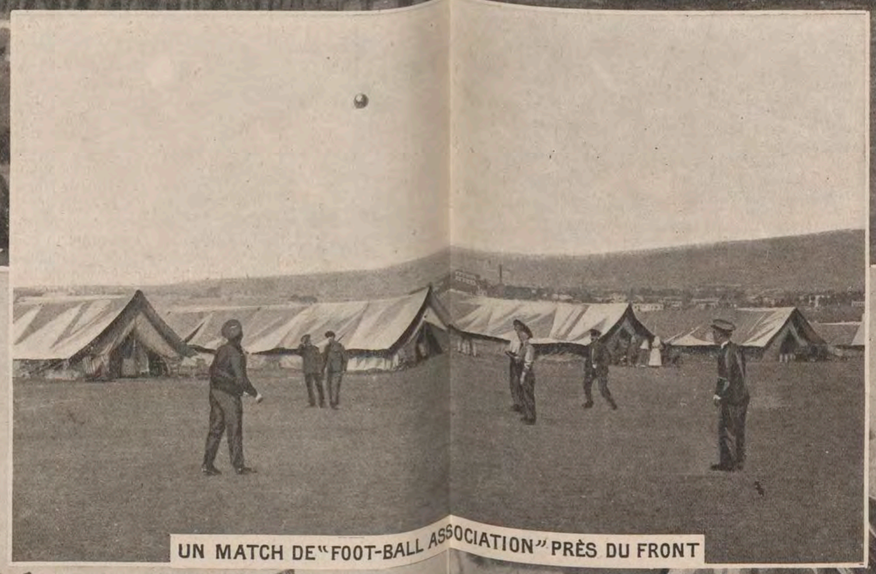
Le corollaire, c'est le développement sans cesse grandissant du Sport à l'armée. La Vie au Grand Air *étudie le projet d'une épreuve d'un type nouveau qui aidera à ce développement, et elle ne marchandera pas son concours pour la diffusion des stades — question vitale pour le Sport français.*

La « nouvelle heure » va disparaître. Sera-ce définitivement ? ou chaque été reverrons-nous ce qui fut une création de la guerre ? Bien des raisons militent en faveur de cette seconde alternative. Au point de vue du sport nous souhaitons très vivement que cette avance de la montre ait lieu à chaque printemps. Il en résultera une grande facilité pour l'entraînement qui était extrêmement difficile pour tous ceux que leurs occupations retiennent jusqu'à 7 heures du soir.

L'Office national de tourisme qui avait été créé en 1911 mais ne fonctionnait plus, vient d'être, par les soins du ministère des Travaux publics, réorganisé sur des bases excellentes, dans un esprit très pratique, auquel le Touring-Club de France et les associations de tourisme ont donné une pleine adhésion. L'Office a pour président l'ancien ministre Fernand David et pour vice-président M. Henry Defert, vice-président du Touring-Club de France. Nous nous réjouissons de tout ce qui peut ainsi puissamment contribuer à la diffusion du tourisme en France.

LA VIE AU GRAND AIR

SALONIQUE_TOURNOI ORGANISÉ PAR UN RÉGIMENT DE LONDRES



UN MATCH DE "FOOT-BALL ASSOCIATION" PRÈS DU FRONT

LE ROI DONNE LE DÉPART D'UN CROSS MILITAIRE

LE SPORT DANS L'ARMÉE ANGLAISE

Si nos amis les Anglais possèdent une armée remarquable quoique neuve, on ne doit en trouver la raison que dans ce fait : sportifs avant tout, ils ont acquis sur les terrains divers l'endurance, le sang-froid, l'énergie, le courage, la présence d'esprit, sans quoi on ne saurait faire un bon soldat. Si nous avions encore besoin de discuter la question de l'utilité, de la nécessité de pratiquer les exercices physiques, l'exemple de nos alliés suffirait à convaincre les plus obstinés. Au front, les Anglais ne cessent pas leur passe-temps favori. Dès qu'ils sont au repos, ils en profitent pour organiser des épreuves et des concours. Les clichés qui illustrent cette page les montrent à Salonique pendant un championnat de boxe et un steeple-chase; en Angleterre, aux environs d'Aldershot, au départ d'un cross-country dont le starter est le roi George V lui-même; sur le front français, au cours d'un match de football-association, au son enivrant du canon, et enfin dans un cuirassé où, ayant établi une confortable piscine, ils jouent une partie de water-polo.

QUEL SERA L'AVENIR DE L'ATHLÉTISME

Par Charles de SAINT-CYR [1]

II. — LE POINT DE VUE TECHNIQUE

POUR ASSURER L'AVENIR DU SPORT, MULTIPLIONS LES TERRAINS BIEN AMÉNAGÉS ET MÉFIONS-NOUS D'UNE FAUSSE CONCEPTION DE LA PRÉPARATION MILITAIRE.

Les sports athlétiques étant la base même du sport et concourant pour les quatre cinquièmes — au moins ! — au développement physique et moral que la race est en droit d'attendre de l'exercice physique, il n'est point de question qui saurait primer celle-ci : l'avenir de l'athlétisme. Au précédent numéro de la *Vie au Grand Air* nous l'avons considéré au point de vue de l'éthique ; nous aurons également à en examiner les modalités financières. Cette fois-ci, c'est le point de vue technique qui nous retiendra. J'ai procédé à ce sujet à une enquête, m'adressant tant aux athlètes — à ceux qui n'ont pas que des muscles — qu'aux dirigeants effectifs. Bon nombre des réponses que j'ai reçues me sont parvenues au front.

Ce préambule serait incomplet si je ne notais tout de suite que peu de changements à la situation antérieure à la guerre ont été proposés. Il faut voir là la reconnaissance, par ceux qui sont les plus qualifiés pour avoir une opinion sur ce point, d'une situation généralement satisfaisante. Nous « grognons » toujours, c'est dans le caractère même de notre race, et le nom en est resté aux soldats de l'Empereur. N'empêche que l'on est parfaitement en droit d'estimer qu'à bien des points de vue c'était en France que le sport était le mieux organisé. Si cette organisation n'a pas donné tous les résultats souhaités, la raison en incombe à la rareté des terrains appropriés.

LA COURSE A PIED, FONDEMENT DE L'ATHLÉTISME

La primauté de la course à pied, c'est ce que très justement indique notre collaborateur P. Failliot, qui, après avoir été le plus merveilleux spécialiste de 400 mètres que la France ait eu et avoir triomphé sur toutes les distances et dans bien des sports, promet d'être un dirigeant très sagace.

Ce qu'il faudra faire après la guerre pour la course à pied ? dit-il. D'abord convaincre les jeunes gens — et les vieux — que la course à pied est l'A B C de *tous* les sports, y compris la guerre. Ensuite, leur mettre bien dans la tête que l'on apprend à courir comme on apprend à nager. Ce sera d'ailleurs beaucoup plus difficile, et cependant la correction des mouvements active l'allure, sans augmenter la fatigue, dans des proportions extraordinaires. Mais très peu veulent admettre qu'il y ait une science de la course. Voilà la base. Le reste est une question d'organisation.

Ainsi Pierre Failliot indique : 1° que la course à pied est le fondement même de l'athlétisme ; 2° que généralement l'on ne sait pas courir. J'estime que ces deux points de vue sont tout à fait justes. Voici, du reste, le développement de l'un et de l'autre, tel que l'établissent André Glarner et Louis Maertens

André Glarner, qui fut champion junior d'Amérique du demi-mille (804 mètres) (c'est le seul Français qui ait gagné

Un « vieux » : Fernand Meiers, qui fut un des meilleurs coureurs français et demeure un dirigeant sagace.

ce titre), recordman du monde des 900 yards en 1 m. 59 s. 3/5, champion de France de 400 mètres, est un des rares Français qui connaissent vraiment la course à pied. Son avis est le suivant :

Pourquoi la course à pied n'a-t-elle pas fait les progrès nécessaires et pourquoi, en France, ce sport admirable, d'où découlent tous les autres, n'attire-t-il pas « la grande foule » à chacune de ses manifestations ?

Deux raisons simples, évidentes, primordiales :

1° On ne sait pas courir, sauter ou lancer, et peu nombreux sont ceux qui essayent d'enseigner aux jeunes.

2° Incompétence des dirigeants qui président aux destinées de l'athlétisme, simples ronds de cuir du sport, dont la valeur s'affirme plus devant un festin pantagruélique que sur la cendrée de 100 mètres qu'ils ont rarement parcourue, si ce n'est en plusieurs étapes.

Pour donner à l'athlétisme la place qui lui revient après la guerre, il faudrait : décupler les collèges d'athlètes, créer des centres d'entraînement, établir des pistes non loin des grandes agglomérations, encourager les clubs à organiser de nombreuses réunions intéressantes, encourager les participants en leur offrant d'autres prix que de vulgaires « zincs » à 2 fr. 95 ; faire appel aux meilleurs champions étrangers, et — l'idée m'est chère — faire venir des entraîneurs américains, véritables docteurs ès anatomie, agrégés ès sport. Ce n'est que lorsqu'on aura présenté au grand public, sur nos pistes gazonnées et cendrées, ces admirables athlètes que j'ai côtoyés en Amérique et à Stockholm, qu'il comprendra toute la beauté de l'athlétisme, ce sport que nous a légué l'antiquité, et qui, à travers les siècles, en a enfanté tant d'autres dont il est la condition *sine qua non*.

Je ne parlerai pas de ses vertus au point de vue de la préparation pré-régimentaire. Les exemples de cette guerre en disent plus que de longs discours. Nos athlètes ont suffisamment prouvé la supériorité de l'éducation physique qui est la leur, sur toute autre méthode.

Il importerait également, après la guerre, — si nous ne pouvons obtenir une fédération par sport, ce qui est l'avenir, — que l'U. S. F. S. A. comprenne que l'union sacrée est de rigueur et fasse appel, pour siéger à sa commission centrale, à la quelque douzaine des seuls et vrais « compétents ». Il n'en existe malheureusement pas beaucoup plus en France.

Et alors... mais j'ai trop demandé, l'on prouvera facilement que la race qui a engendré les Géo André, Bouin, Soalhat, Ragueneau, Failliot, Guy Gautier, Widmer, Bellin du Coteau, Deloge, Gonder, Vermeulen, Saint-Yves, Siret et, dans la nuit des temps, les Frantz Reichel, Tournois, Meiers, peut, elle aussi, égaler celle qui a donné les Sheppard, Meredith, Ralph Rose, Simpson, véritables phénomènes de l'athlétisme, qui sont en même temps, ne l'oublions pas, les hommes sandwiches qui attirent les jeunes et le public.

Je suis d'un avis contraire à celui d'André Glarner en ce qui concerne une fédération par sport ; je dirai pourquoi au prochain n° de la *Vie au Grand Air*.

Louis Maertens fut un bon coureur de fond. C'est un des tout à fait meilleurs techniciens de la course à pied ; il n'y a pas d'avis qui puisse être plus sagace que le sien ; il a no-

Voici un autre « vieux » : Louis Maertens, se classant second au 3e "Cross des Ancêtres" (Saint-Cloud, 28 mars 1915). Distance : 12 kilom. 600 en 57 min. 36 s. 3/5.

(1) Voir le n° de la *Vie au Grand Air* du 15 juin 1916.

Pierre Failliot dit: " Il faut apprendre à courir ". Cette photographie, qui le montre en course, joint l'exemple au précepte.

tamment raison de s'élever contre les courses de grand fond sur route :

Ce qu'il faudrait faire, après la guerre, en faveur du sport pédestre, me paraît assez facile à exprimer, même brièvement.

Il faudrait faire, de la course à pied, le sport primordial. L'imposer en quelque sorte à tous, footballeurs, hockeyers, tennismen, etc. ; il faudrait arriver à faire comprendre aux jeunes sportsmen que la pratique de la course à pied est *indispensable* à tous ceux qui rêvent d'athlétisme.

En quelques mots, il faudrait que tous les jeunes Français devinssent capables, avant de choisir le sport qui leur deviendra favori, de couvrir très proprement un 100 ou un 400 mètres.

Il faudrait aussi et surtout borner la pratique de la course à pied aux épreuves de vitesse, c'est-à-dire aux épreuves à disputer sur piste, *les seules véritablement sportives*.

Suppression totale de toutes ces ridicules courses sur route qui ne sont que la « foire » du sport pédestre, et tout à fait défavorables au renom, tout juste bon, de la course à pied.

Voilà ce qu'il faudrait faire, et pourquoi ne pas profiter de l'époque prochaine où tout refleurira en France, pour rénover également l'admirable sport pédestre?

Bon dirigeant, après avoir été un des plus fameux pédestrians de son temps — le vieux temps — tel est également le cas de FERNAND MEIERS, qui fut champion de France de 800 et 1.500 mètres, gagna le prix Roosevelt et s'adjugea, outre plusieurs records de France, deux championnats internationaux, l'un de 2.000 et l'autre de 1.500 mètres. Voici ce qu'il faut, suivant lui :

1° Obtenir l'encouragement et l'appui réel du gouvernement.

2° La publicité dans la grande presse. Non pas un petit communiqué au milieu des annonces, mais une bonne réclame bien placée.

3° Rendre obligatoire qu'il y ait dans chaque collège et lycée, ainsi que dans chaque régiment, une association sportive.

4° Une bonne organisation dans toutes les réunions.

FRANCIS ROD est actuellement un des principaux dirigeants de la course à pied au Racing Club de France. Il fut champion de France de 110 mètres haies

Pour que l'athlétisme se développe comme il le doit, il faut, dit-il, trois éléments :

1° Des coureurs qui s'intéressent à leur course.

2° Un public qui comprenne la beauté du spectacle purement athlétique.

3° Des organisateurs qui sachent ce qu'est la course à pied et qui soient à la fois des « techniciens » et des « administrateurs ».

Des organisateurs de cet ordre, on doit pouvoir en trouver ; il faudra par eux ou avec eux trouver un programme ; ce n'est pas très difficile, mais le vrai programme ne pourra sortir que d'une discussion largement ouverte.

Le programme trouvé, il est naturel de penser que le coureur viendra plus volontiers qu'auparavant, surtout si l'on sait traiter l'athlétisme, non pas en « parent pauvre » qui ne fait pas ses frais, mais en élément primordial de tout autre sport.

Quant au public, il faudra lui apprendre à comprendre par de belles exhibitions, en profitant, sans fausse honte, des réunions qui attirent du monde (matches de football, épreuves cyclistes, etc.). Ce sera peut-être la partie la plus délicate du problème.

J. BOURCIER, secrétaire à la Commission centrale d'athlétisme de l'U. S. F. S. A., place la question d'une façon qui me paraît fort juste :

Ce qu'il faut pour la course à pied, c'est de l'argent ! Nous pourrons alors créer ou refaire des pistes, c'est indispensable ; organiser des réunions de vulgarisation dans toute la France. Je ne crois pas qu'il y ait besoin de créer des épreuves nouvelles, celles que nous avons suffisent. Mais il faudra faciliter très largement leur accès aux provinciaux, et pour cela la décentralisation et les indemnités de déplacement seront plus que jamais nécessaires.

C'est également une décentralisation plus grande que demande J. GEMAIN, président du Comité de Bretagne de l'U. S. F. S. A., après avoir été naguère un excellent coureur de vitesse. Il réclame un premier tour de championnats, précédant les actuels championnats régionaux : ce seraient les championnats départementaux où il estime que tous les athlètes *oseront* prendre part.

JACQUES KEYSER est actuellement le meilleur coureur que nous ayons à partir de 800 mètres et jusqu'à vingt kilomètres. Le nombre de championnats de France qu'il a gagnés est très grand. Pour lui le problème n'est pas de trouver de bons athlètes qui ne manquent pas, mais de bons dirigeants.

Enfin M. QUESNEY, président du Comité de Haute-Normandie de l'U. S. F. S. A., demande que « par une éducation physique suffisante on ne nous donne, pour les sports en général et la course à pied en particulier, que des jeunes gens ayant une préparation générale préalable ; à défaut, n'admettre, spécialement pour le fond, que les coureurs ayant une sorte de brevet de capacité. »

Pour en finir avec la course à pied voici l'opinion de JOSEPH GENET. Excellent coureur de fond (second du championnat national en 1897, équipier international en 1898, recordman de France de 4 à 10 kilom.), remarquable sauteur d'obstacles en steeple-chase, Genet devenait dès l'année de sa majorité un dirigeant, et son rôle fut primordial, car il joint une compétence indiscutée à une volonté méthodique. Le plus souvent la présidence de la Commission centrale de courses à pied fut assumée par lui ou par moi ; nos efforts ont, du reste, toujours été solidaires, et nous avons droit de nous enorgueillir d'avoir fait plus que nuls autres pour le sport de la course à pied. Quand la guerre éclata, Genet présidait la Commission dont j'étais vice-président. Ceci devait être rappelé pour indiquer le sens des lignes qui suivent, et auxquelles — contrairement à ce que j'ai fait pour les autres opinions reçues — j'ai tenu à laisser la forme épistolaire que leur auteur leur a donnée :

Pas plus qu'en course à pied on n'improvise dans les lancements et les sauts : voici Pierre Failliot lançant très correctement le poids.

Voici encore Pierre Failliot, à l'arrivée des 400 mètres du Prix Blanchet en 1911, épreuve qu'il gagna devant André Glarner (2e) et Poullenard (3e). On remarquera la souplesse de style du vainqueur.

Ce que doit être la course à pied après la guerre? mais le premier des sports, le plus utile, le plus répandu, celui pour lequel on aura le plus d'attentions, on mettra le plus de prix à sa diffusion. Son utilité n'étant plus à démontrer, j'espère qu'on le traitera avec moins de dédain, et qu'il deviendra aussi populaire que le football.

D'ailleurs il suffira de revoir son organisation, d'améliorer les conditions de sa présentation au public, de multiplier les épreuves mixtes, et la course à pied aura enfin pour le public un attrait qu'elle n'eut pas jusqu'ici. Et ce devra être le devoir de tous ceux parmi nos camarades dirigeants, que la guerre aura épargnés, de se grouper à nouveau sous la bannière de l'U. S. F. S. A. pour arriver à ce but. Et pour ce, j'espère bien voir réunis enfin autour du même tapis vert, les Spitzer, les Delarbre, les Manaud, les Avé, toi-même, auxquels se joindrait bien volontiers ton vieil ami. — J. GENET.

Mais voici le moment de conclure, et de faire connaître l'opinion du signataire de cet article : il estime qu'il ne s'agit pas d'innover, mais de persévérer. Le programme de notre saison est à peu près assis. Corsons-le par quelques épreuves qui existaient il y a quelques années et que l'on a malencontreusement laissé disparaître. Donnons au championnat général d'athlétisme — où le même athlète prend part à toute la série des épreuves — un relief qui lui manque. Et surtout persuadons-nous que, dès lors que des épreuves sont classiques — nous en avons quelques-unes dans ce cas — y triompher est l'ambition des coureurs, et que ceux-ci s'entraînent dans ce but. Ces épreuves tombant chaque année à la même époque de la saison, cette saison elle-même bien *balancée* : voilà qui peut et doit faire progresser le sport, auquel font le plus vif tort les épreuves à grand tam-tam, organisées hâtivement et où les concurrents se présentent en condition insuffisante. C'est ainsi qu'on gâche les muscles, qu'on décourage les athlètes et qu'on tue l'athlétisme.

Autre chose : il est indispensable qu'on limite sévèrement la saison du football, et qu'après la date fixée tout match interclubs soit interdit. Actuellement en fin de saison ont lieu des matches — d'exhibition plus que de sport, — valant, aux teams dits de « baladeurs » qui y prennent part, d'agréables déplacements, d'autant que l'enjeu de la partie n'étant pas un titre de champion, les équipiers ne se font pas faute d'oublier tout principe d'entraînement. En vue de ces amusants déplacements, de très nombreux athlètes abandonnent la course à

Le président de Commission centrale de courses à pied (U. S. F. S. A), J. Genet, du temps qu'il était un des meilleurs coureurs français de fond.

pied, ou n'y viennent que lorsque la saison est trop avancée. Il y a là une question vitale pour l'avenir de l'athlétisme ; elle était en voie d'être résolue à la veille de la guerre. Il importe, que dès la reprise complète du sport, l'U. S. F. S. A. la tranche définitivement — et sans demi-mesure !

Un dernier mot : il faut rétablir les championnats juniors ; mais sans revenir à la conception erronée de les réserver aux seuls élèves de l'enseignement secondaire. Organiser des critériums scolaires (de l'enseignement primaire, secondaire, supérieur) et post-scolaires, c'est fort bien ; mais en outre, et surtout, les championnats de France doivent être précédés de championnats juniors et de championnats de vétérans disputés sur les mêmes distances et les mêmes concours que lesdits championnats et sous les mêmes règlements généraux de qualification : il n'est pas d'autre moyen de créer une émulation — indispensable, j'insiste sur le mot — chez les jeunes, et de garder au sport ceux qui, tout en ne pouvant plus briller au premier rang, auraient encore grand intérêt à ne pas se priver des bienfaits de l'athlétisme. Je pourrais citer l'exemple d'un grand nombre d'athlètes ayant brutalement abandonné la course à pied sans la remplacer par un autre exercice physique et ayant par suite déterminé chez eux un état maladif.

Au total, rendre en quelque sorte la course à pied obligatoire pour tous les athlètes et s'attacher à donner à la saison pédestre le caractère le plus classique possible : telle est la leçon qui doit se dégager de ce premier article.

CHARLES DE SAINT-CYR.

P. S. — Aux prochains numéros de la *Vie au Grand Air*, je continuerai cette enquête par l'étude des sports violents : football, hockey, natation, water-polo ; celle des sports élégants : tennis et golf ; des vieux jeux français : longue paume et pelote basque ; des sports anglais et américains encore peu répandus chez nous : cricket et base-ball ; enfin des sports qui se pratiquent sur la neige et sur la glace ; et je développerai les conclusions dont j'ai indiqué au sommaire de cet article les grandes lignes. — C. S. C.

ENCOURAGEONS LA NATATION

A quel sport s'adonnera-t-on de préférence ?

Je crois que les sportifs qui choisissent, au pied levé, leur spécialité, sont peu nombreux. Le choix n'existe pas — ou si peu, — on arrive tout doucement dans un sport par le fait de circonstances imprévues ; on y goûte, on y prend goût et on y reste. Tous les sports athlétiques sont bons. Chaque sujet, normalement construit, peut s'adapter à n'importe lequel.

Il en est un pourtant que l'on devrait favoriser plus que tout autre, parce que plus complet : c'est la Natation ! C'est en outre le plus ingrat, car peu nombreux sont les connaisseurs. Cependant quel joli sport ! A lui seul il les renferme tous.

Malheureusement, en France, on ne fait rien pour lui ; il est un peu considéré comme le parent pauvre ; il ne fait pas recette, et les compétences étant rares, son spectacle n'est pas apprécié, tandis qu'en Angleterre, en Belgique, où l'éducation sportive est chose faite, les réunions nautiques attirent la foule.

Il est évidemment difficile de se rendre compte de toute l'énergie que demande une

FRANCE

Ports de mer ou à proximité.

Villes	Population	Piscines
Marseille. .	550.620	1
Bordeaux En construction .	262 000	1
Nantes . .	170.000	0
Le Havre .	136.000	0
Rouen. . .	125.000	2

Autres villes.

Villes	Population	Piscines
Paris . . .	3.000.000	4
Lyon . . .	523.800	1
Lille. . . .	218.000	2
Roubaix. .	122.000	2
Reims (1).	115.000	1
Amiens . .	92.000	0
Tourcoing .	80.000	2

Total : 14 piscines pour 5.394.420 habitants.

(1) Collège d'Athlètes. Inutilisable en hiver.

ANGLETERRE

Ports de mer ou à proximité.

Villes	Population	Piscines
Liverpool. .	747.000	6
Bristol . . .	357.000	6
Cardif . . .	164.000	4
Brighton . .	131.000	3
Swansea . .	94.500	4
Hasting . .	65.600	2

Autres villes.

Villes	Population	Piscines
Londres . .	4.523.000	60
Manchester.	714.000	10
Sheffield . .	425.080	8
Bradford . .	288.000	5
Bolton. . .	181.000	4
Lancastre. .	40.000	3

Total : 115 piscines pour 7.730.100 habitants.

Ce tableau indique avec une éloquence irréfutable — et navrante pour nous — le manque de piscines en France. Quand rejoindrons-nous nos alliés anglais?

course de natation. L'effort du nageur ne se voit pas. Mais il existe et est admirable. La natation n'est faite que de souplesse.

Eh bien, malgré l'importance *utilitaire*, *athlétique* et *hygiénique* de ce sport, il est délaissé. La raison est toute simple : pas de piscines! A Paris, nous en possédons quatre !

Il faut réparer cette anomalie ; mais la logique et les pouvoirs publics marchent rarement de pair. A Londres les piscines sont en telle quantité qu'un sphérique atterrissant dans cette ville sur un point quelconque, à quatre cents mètres — je dis bien 400 m. — de ce point se trouve un établissement de bains avec eau courante et tout le confort. Le tableau ci-dessus est plus éloquent que toute considération.

Il faut non seulement encourager la natation, mais l'organiser, l'adapter à nos mœurs, l'imposer, car, plus que tout autre sport, elle doit être obligatoire !

La Natation obligatoire au Régiment !
La Natation obligatoire à l'École !

Or, à l'école, au collège, au lycée, la Natation, plus que tous les autres sports, est interdite. Si un proviseur ou un directeur d'institution s'avisait d'amener dans un établissement de bains quelques-uns de ses pensionnaires, les parents ne vivraient plus : c'est tellement dangereux de savoir nager !

Dans un prochain article, j'établirai un programme pour l'après-victoire. Aujourd'hui, je ne voulais qu'affirmer un fait.

HENRY DECOIN.

SOUVENIRS D'UN AUTOMOBILISTE

Par l'Adjudant de DREUX-BRÉZÉ

LES SERVICES DE L'AUTOMOBILE DANS LA GUERRE DE MOUVEMENT. — COMMENT L'AUTEUR DE CET ARTICLE FIT 27 PRISONNIERS.

L'AUTOMOBILE au début de la campagne constituait une arme véritable et les risques étaient généralement redoutables. Les tranchées transformèrent les missions guerrières qu'on remplissait et le métier de conducteur devint celui d'un chauffeur de taxi ou de camion. Ce n'est pas que le danger ait disparu, mais les sensations fortes du combat à découvert ont été remplacées par les attaques perfides et sournoises d'obus tombant au moment où on s'y attend le moins.

A la mobilisation, j'allais rejoindre mon corps, le 10e dragons, à Montauban. Puis avec ma voiture je partais vers Lunéville. Le général Conneau me désignait comme automobiliste de reconnaissance avec comme passager le capitaine Brun, tué depuis à l'Hartmannswillerkopf. Notre première mission fut faite dans la forêt de Paroy : nous parvenions à découvrir les avant-postes allemands, sous une pluie de balles assez intense, et nous rapportions des renseignements très importants. Le lendemain, nous recommencions et passions les lignes tous feux éteints. Soudain nous nous heurtions à un parti ennemi qui nous accueillait aux cris de « Wer da ? » Mauvais, mauvais ! Pas de chemins pour revenir sur nos pas, impossible de tourner dans notre sentier. Je fais marche arrière et vais droit dans un fossé. Les roues étant prises, impossible de sortir de cette situation délicate. Et nous entendions les uhlans enfourcher leurs chevaux pour se lancer à notre poursuite. C'était sinistre. Je place mon automobile de façon à barrer le passage. Je prends ma veste de cuir et, avec le capitaine Brun, je m'enfonce dans le bois pour me cacher. Quelques instants après, nous pensons que c'est folie de laisser une voiture presque neuve aux mains des Boches. Je sors de ma cachette, je m'approche et je tire plusieurs coups de revolver dans le réservoir d'essence pour y mettre le feu. Des flammes s'élèvent aussitôt. L'ennemi n'était pas à plus de 80 mètres de nous ! Je fuis à nouveau, rejoins l'officier. Nous faisons 800 mètres à plat ventre et sommes pris pour des Allemands en arrivant aux avant-postes français qui nous accueillent par une salve de mousqueterie. Heureusement nous ne sommes pas atteints et nous faisons reconnaître.

C'était alors notre avance. Nous passions la frontière à Avricourt, et je me souviendrai toujours du spectacle grandiose de ce passage par toute une division de cavalerie entonnant le *Chant du Départ*. Nous atteignons Sarrebourg. Je suis le seul automobiliste qui y pénètre, escortant les chasseurs cyclistes. Nous sommes accueillis avec enthousiasme. Il était 10 heures du matin : on nous comble de saucissons, de jambons, de fleurs. Rien n'est trop beau pour nous. Vers 5 heures, nous sommes obligés de nous replier, et l'attitude change, certes oui.

Nous chargeons en avant de Sarrebruck : nos troupes étaient opposées à des mannequins, mais derrière se trouvaient des tranchées en ciment armé et nous étions accueillis par devant et sur les flancs par les mitrailleuses ennemies. Le stratagème nous valut de lourdes pertes. A Sarrebruck, nous étions cantonnés sur le terrain d'artillerie allemand. Au cours de nos investigations dans la ville et aux environs, partout dans toutes les mairies, dans toutes les caves, nous trouvions des cartes divisées en petits carrés numérotés. Tout était marqué jusqu'aux moindres déclivités de terrain, jusqu'aux arbres. Les espions n'avaient qu'à indiquer un numéro pour que l'adversaire sût aussitôt sur quoi il devait tirer. D'ailleurs partout, dans tous les clochers, il y avait des espions. A Contrexange, le maire descend à la cave. Il avait une figure déplaisante. Je le suis en tapinois et j'observe : je le surprends en train de téléphoner. Je lui mets mon revolver sous le nez. Il me

L'adjudant aviateur de Dreux-Brézé qui, comme automobiliste, reçut la médaille militaire.

jure qu'il était venu là pour démonter le téléphone. Et, en effet, il se met à couper les fils qui courent le long du mur. Nullement convaincu, je dévisse l'appareil : les fils réels étaient dans le plâtre ! Le maire de Contrexange expia aussitôt son forfait.

Puis c'est la retraite , les âpres heures de la retraite. Nous nous replions sur Provins. A Courtacon, je passe en éclaireur. Je m'arrête devant une ferme. Je pénètre : je trouve un médecin-major et six infirmiers allemands à cheval, à 20 kilomètres en avant de leurs troupes. Mon compagnon et moi les faisons prisonniers, mais jamais ils ne consentirent à dire comment ils avaient réussi à passer. Je dois dire d'ailleurs que ces membres du personnel sanitaire étaient en train de soigner des blessés français. Sur son cheval, le médecin avait la capote d'un Anglais.

Le lendemain, début de la bataille de la Marne. Retour victorieux de nos troupes sur Courtacon, complètement incendié. Je repasse à la ferme de la veille. Les Boches avaient emmené le fils de la fermière. Je me mets à sa recherche et finis par le découvrir attaché à un arbre. Il était mort. Sur son ventre, cet écriteau : « A été fusillé parce que dans sa maison on a fait prisonniers un médecin-major et six infirmiers. »

C'est alors la reprise de l'offensive par nos troupes. Nous faisons des marches forcées pour poursuivre l'ennemi qui se retire après s'être cru si près du but. Ce qui le sauve de la débâcle, c'est son service de camions automobiles. Ces véhicules partaient de la ligne de feu avec les blessés ou les hommes à bout et allaient vers l'arrière d'où ils ramenaient des troupes fraîches. Ce va-et-vient incessant permettait à l'adversaire de renouveler ses forces d'une façon continue et de faire face ainsi à la pesée de nos vaillants soldats qui depuis des jours et des jours luttaient avec des fortunes diverses.

ON DEMANDE UN VOLONTAIRE

Nous arrivons à Château-Thierry. La place est trop bien défendue pour y laisser pénétrer une reconnaissance de cavalerie. Le général Conneau vient demander un volontaire. Je me présente.

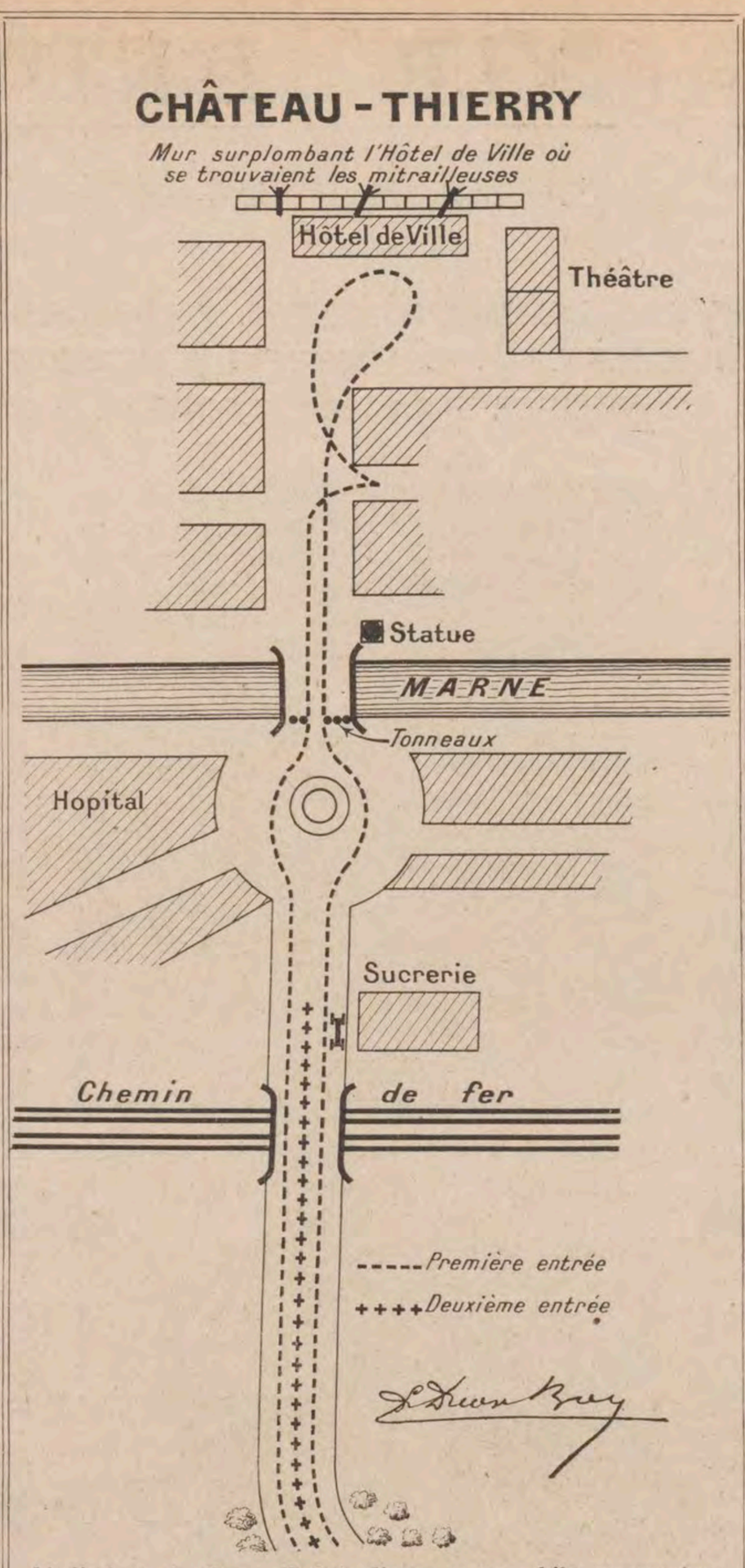
« Il faut à tout prix entrer dans la ville, me dit-il. Si vous revenez, c'est la médaille militaire. Si vous y restez, je vous paye une concession perpétuelle à Château-Thierry. »

La récompense me plaisait, le dédommagement n'était nullement à mon goût. Le but de la mission était de reconnaître l'emplacement des mitrailleuses allemandes qui avaient empêché les patrouilles de cavalerie. Je pars seul dans ma voiture. La route présente d'abord une descente boisée, suivie d'une ligne droite de 800 mètres, excellente cible servant à l'ennemi. Je m'élance à toute allure avec la crainte qui ne me quitte pas un instant que les ponts soient coupés. Mais il ne faut pas réfléchir ni penser : la vitesse seule peut me sauver à moins qu'elle ne me soit fatale. Par bonheur, le pont était toujours là et nulle barricade n'en interdisait le passage. Des tonneaux à droite et à gauche, laissant un espace imperceptible au milieu. Je vise le mieux que je peux et je passe, en y laissant cependant mes deux ailes. J'arrive sur la place de l'Hôtel-de-Ville, je vire et me prépare à rentrer, mécontent et déçu, car je n'ai pas pu distinguer tous les détails demandés. J'avoue que j'étais un peu affolé et que j'avais légèrement oublié ce qu'on attendait de moi. J'agissais plutôt comme un homme jouant avec la difficulté, accomplissant un raid, que comme un agent de reconnaissance. Mon virage terminé, je reprends la grande rue. Je me rappelle alors le but de mon voyage. Je prends une ruelle à droite et j'arrête mon automobile, je descends, j'observe. Toutes les fenêtres étaient fermées, personne dans les rues. Les Boches visaient sans répit dans la rue par où j'étais venu. Et ce tir me permettait de me rendre compte que les mitrailleuses devaient être en position

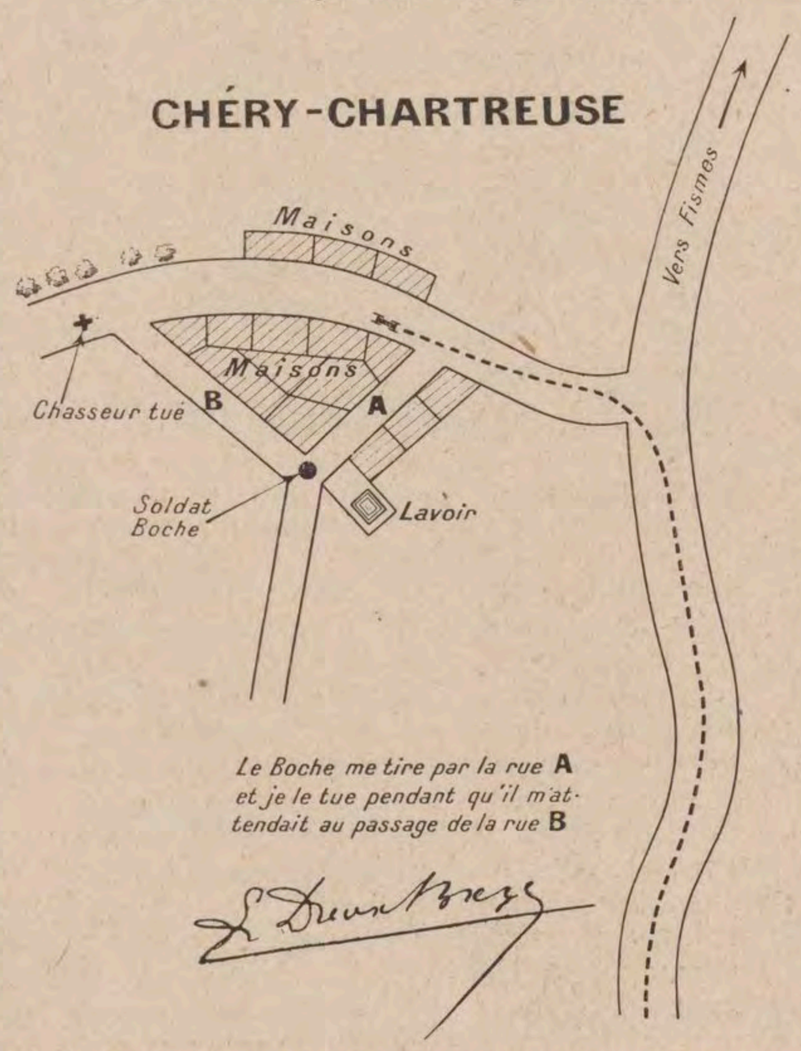
derrière l'Hôtel de Ville et abritées par le mur d'un château féodal. Cette situation leur permettait d'arroser l'entrée du pays sans danger. Muni de ces renseignements, je remonte dans ma voiture et prends le chemin du retour. En repassant le pont, une salve de coups de fusil m'accueille : elle venait de l'hôpital militaire où était soigné notamment un général allemand, blessé, accompagné de son chef d'état-major qui, valide, n'avait pas voulu le quitter. Je rentre à l'état-major et rends compte de ma mission. On observe mon automobile : on y retrouve 37 traces de balles.

L'ordre est donné de prendre Château-Thierry. L'artillerie tire sur les mitrailleuses et nous partons à l'assaut. Le capitaine Brun monte à côté de moi pour aller à la tête du pont. Nous précédons les chasseurs cyclistes sous un feu très violent. En entrant dans la ville, je m'arrête et mets ma voiture contre un mur. Mon passager et les chasseurs s'abritent dans une sucrerie. Quant à moi, je descends, prends ma carabine et des cartouches. Au moment où, sortant de ma place, je me glisse derrière le volant, une balle traverse le siège : il était temps. Je vais à la sucrerie rejoindre mes camarades. La charge va être ordonnée. Le capitaine veut me renvoyer à ma voiture. Je refuse, car je tiens à participer à l'attaque et je signale le tir qui, à mon premier voyage, était parti de l'hôpital. Les chasseurs chargent d'un premier bond jusqu'à l'entrée du pont afin de s'abriter derrière le parapet. Au moment où je sors de la sucrerie, je reçois d'un civil un drapeau. Je le prends et vais rejoindre les cyclistes. Le capitaine commande l'attaque de l'Hôtel de Ville. Un léger flottement se produit ; je mets le drapeau au bout de ma carabine et je m'élance en l'agitant et criant : « Au drapeau ! » C'est alors un mouvement irrésistible et prodigieux en avant. A la Mairie, quelques Boches affolés se rendent. La ville est à nous !

Le général Conneau me promet la médaille militaire. Nuit de joie, tous les civils tenant à nous manifester leur reconnaissance. Le lendemain, départ direction Fismes. Le capitaine Brun et moi précédons la division. Nous arrivons sur une crête non loin du petit pays de Chéry-Chartreuse. En observant, nous apercevons un convoi de voitures allemandes traversant le village. Nous prévenons : deux pièces de 75 avancent, tirent, anéantissent le convoi. C'était la première fois que les artilleurs jugeaient immédiatement les effets de leur tir. Les chasseurs cyclistes s'élancent pour prendre la localité d'assaut. Dans la vallée, nous sommes accueillis par une pluie prodigieuse de balles qui nous surprend à moins de 300 mètres du petit pays. Je descends de ma voiture et je me joins à mes camarades pour tirer. Au bout d'un quart d'heure, le capitaine me donne un papier pour aller transmettre les résultats de notre avance au général et prendre ses ordres. J'obéis, mais à contre-cœur. Au retour, je cherche le groupe cycliste et ne le trouve plus à l'endroit où je l'avais laissé. Je crois qu'il est entré dans le village. Je m'élance en quatrième vitesse : je traverse un endroit découvert, sans recevoir un projectile et j'entre paisiblement dans Chéry-Chartreuse que je crois occupé par



L'adjudant de Dreux-Brézé alla en automobile reconnaître les emplacements des mitrailleuses défendant Château-Thierry. Grâce à ses renseignements l'attaque fut réussie.



L'adjudant de Dreux-Brézé commence par tuer un Boche, puis voit se rendre 27 Allemands qu'il ramène triomphalement à lui tout seul.

nous. La route formait une espèce de demi-cercle. J'arrive à un carrefour : soudain une balle siffle à mes oreilles. Je m'arrête, prends ma carabine et, m'abritant derrière le mur, je regarde. J'aperçois à moins de 80 mètres de moi un Allemand à genoux sur la chaussée, à une intersection de chemins. Il vise du côté de l'autre rue par où je dois passer en regagnant la grande route. C'était bien combiné, certes ! Mais je le mets en joue, je vise, il se redresse et tombe raide par terre. Emotion, mais grande joie, et je me précipite, la carabine à la main, avec deux balles dans mon chargeur, pour aller prendre son casque et son fusil.

En arrivant auprès de lui, j'avise un lavoir couvert : je regarde. J'aperçois des Allemands qui y sont réfugiés et s'empressent de fermer la porte en me voyant. Que faire ? Je suis seul ! Tant pis ! Je reste et tire dans la porte les deux balles qui me restent.

Oh ! l'effet est subit : aussitôt fusils, baïonnettes, cartouchières sautent par-dessus le mur et viennent tomber à mes pieds. Je compte les fusils : 27 ! Je n'en crois pas mes yeux, et dire que cette avalanche est causée par le désir que j'avais d'entrer en possession d'un seul et unique. C'est trop, c'est trop ! Puis la porte s'ouvre et un officier sort en me tendant son sabre et son revolver.

Je prends le revolver et le lui mets sous le nez. La troupe suit le chef. Je fais mettre par deux les hommes de *mon* détachement et somme l'officier de se mettre derrière. Celui-ci me réclame son sabre en me disant :

— Un officier ne remet pas son sabre à un simple soldat.

Bien entendu je garde le trophée et force son ancien propriétaire à se mettre derrière la troupe qui s'ébranle et que je commande pour faire les trois kilomètres qui nous séparent de l'état-major. C'est à ce moment que je bénissais le hasard qui m'avait empêché de retrouver les chasseurs cyclistes partis pour prendre le village à rebours.

Arrivée assez émouvante au quartier général. A ce moment, je hurle :

— Parader march !

— Nein ! répond l'officier.

Et comme j'avance à nouveau sous son nez son revolver de luxe, il comprend et donne l'ordre lui-même lorsque nous passons devant le général. Je dois d'ailleurs reconnaître que ce défilé était très beau. Après avoir dépassé l'état-major, l'Allemand crie : « Halt ! » et salue dignement.

Quant à moi, au même instant, sous le coup de l'émotion, je tournoyais et tombais à demi évanoui. On me ramassait, on me plaçait dans une autre automobile, le général Conneau venait m'embrasser et, à peu près remis, j'allais rechercher ma voiture. Le surlendemain je recevais la médaille militaire.

C'était alors la guerre de tranchées. L'automobile ne présentant plus le même intérêt, je demandais à être versé dans l'aviation. Je débutais sur Rep, puis, après un stage au camp retranché de Paris, je partais dans un groupe de bombardement où j'accomplissais les attaques de Pechelbronn, Sarrebruck (2 fois), Dillingen (expédition menée par 62 appareils), Chaillon, d'où je revenais avec 47 éclats d'obus dans la même aile, Trèves, Vouziers (8 fois dans la même journée).

Adjudant DE DREUX-BRÉZÉ.

EN SOUVENIR DE WILDING

Par UN TENNISMAN

QUEL FUT ET COMMENT MOURUT WILDING. — CE QUI CARACTÉRISAIT SA MANIÈRE : IMPRESSIONS DE QUELQUES-UNS DE SES ADMIRATEURS

Il n'est pas exagéré de dire qu'à la veille de la guerre, un nom dominait le sport anglais : celui de Wilding. On sait que, de même que le grand champion de l'athlétisme français Bouin, l'incomparable joueur de tennis est mort au champ d'honneur : il est tombé le 10 mai 1915, et, à cette fatale nouvelle, lettres et dépêches de condoléances affluèrent en Nouvelle-Zélande où vivent ses parents. Elles émanaient d'admirateurs inconnus et disaient quelle impression leurs signataires avaient gardée de la plus prestigieuse maîtrise dont on ait fait preuve sur un court de tennis, ou encore elles assuraient quel souvenir conserveraient du mort glorieux ceux qui avaient eu la bonne fortune de le connaître personnellement.

LA VIE ET LA MORT D'ANTHONY WILDING

Anthony-Frédéric WILDING naquit à Opawa, près de Christchurch, en Nouvelle-Zélande, le 31 octobre 1883. Son père, Frédéric Wilding, était avocat, et tout en même temps excellent sportsman, joueur réputé de cricket et de football. Ce goût et ces aptitudes pour le sport se marquèrent chez Anthony, tout enfant : à l'âge de quatre ans, il grimpait aux arbres ; à sept, traversait une rivière à la nage ; à huit, eut son premier poney. Ce fut son père qui l'initia au tennis, où âgé de dix-sept ans seulement, il remportait son premier titre de champion — championnat local ; il y triomphait d'un ancien partenaire de son père, R.-D. Harman, qui avait durant sept ans conservé ce titre.

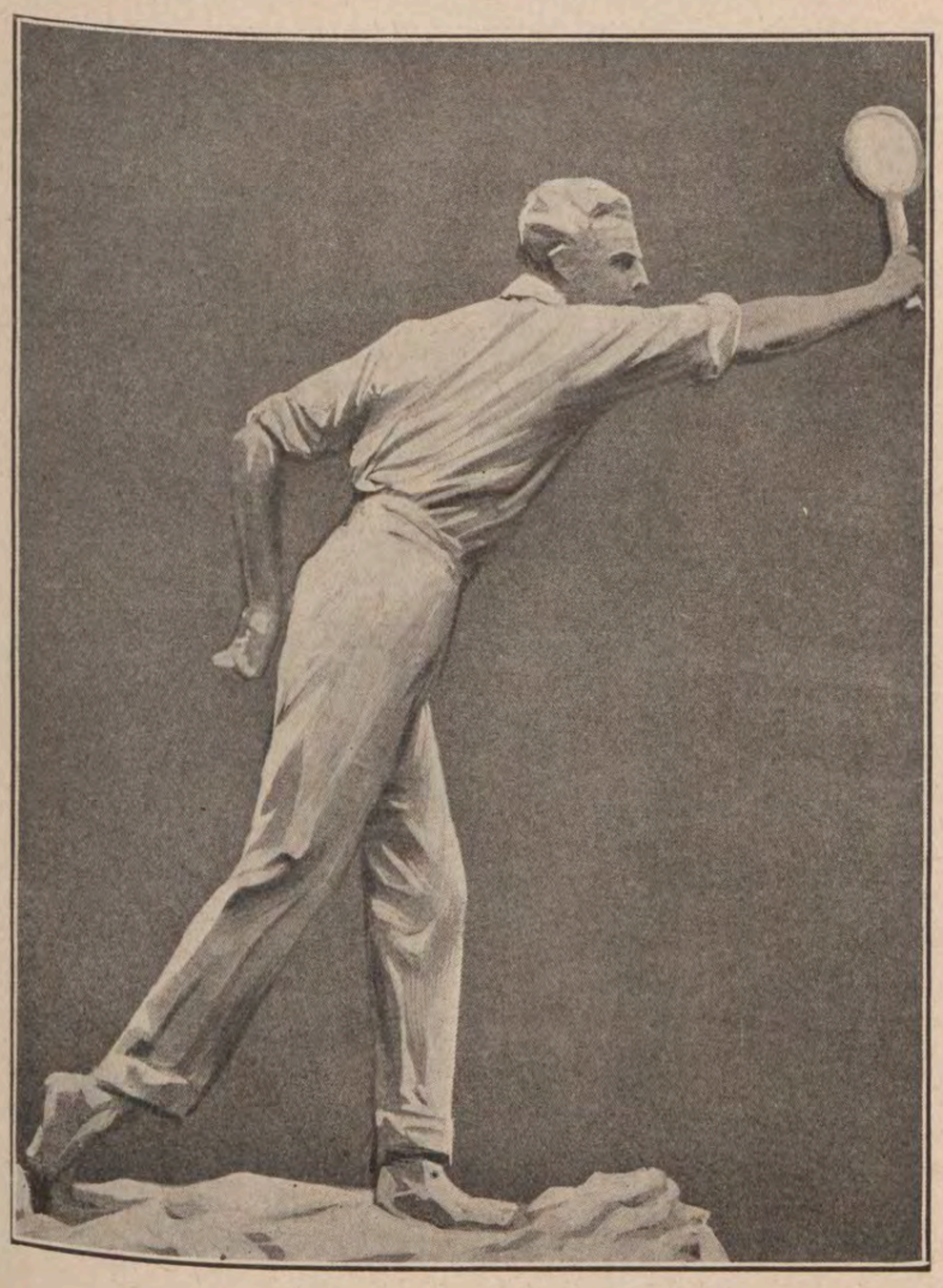
Mais voici que le champ d'exploits plus retentissants s'ouvre devant le jeune homme : il est envoyé en 1902 à l'Université de Cambridge. Pendant les vacances notamment, le nouveau « cantab » prend part à force tournois de tennis, et y gagne de nombreux prix. C'est que les sports avaient pour lui infiniment plus d'attraits que le barreau, auquel le destinaient ses parents. L'automobile et la motocyclette furent parmi ses préférés : que de randonnées ne fit-il pas à travers toute l'Europe. C'était la France à laquelle il marquait sa prédilection.

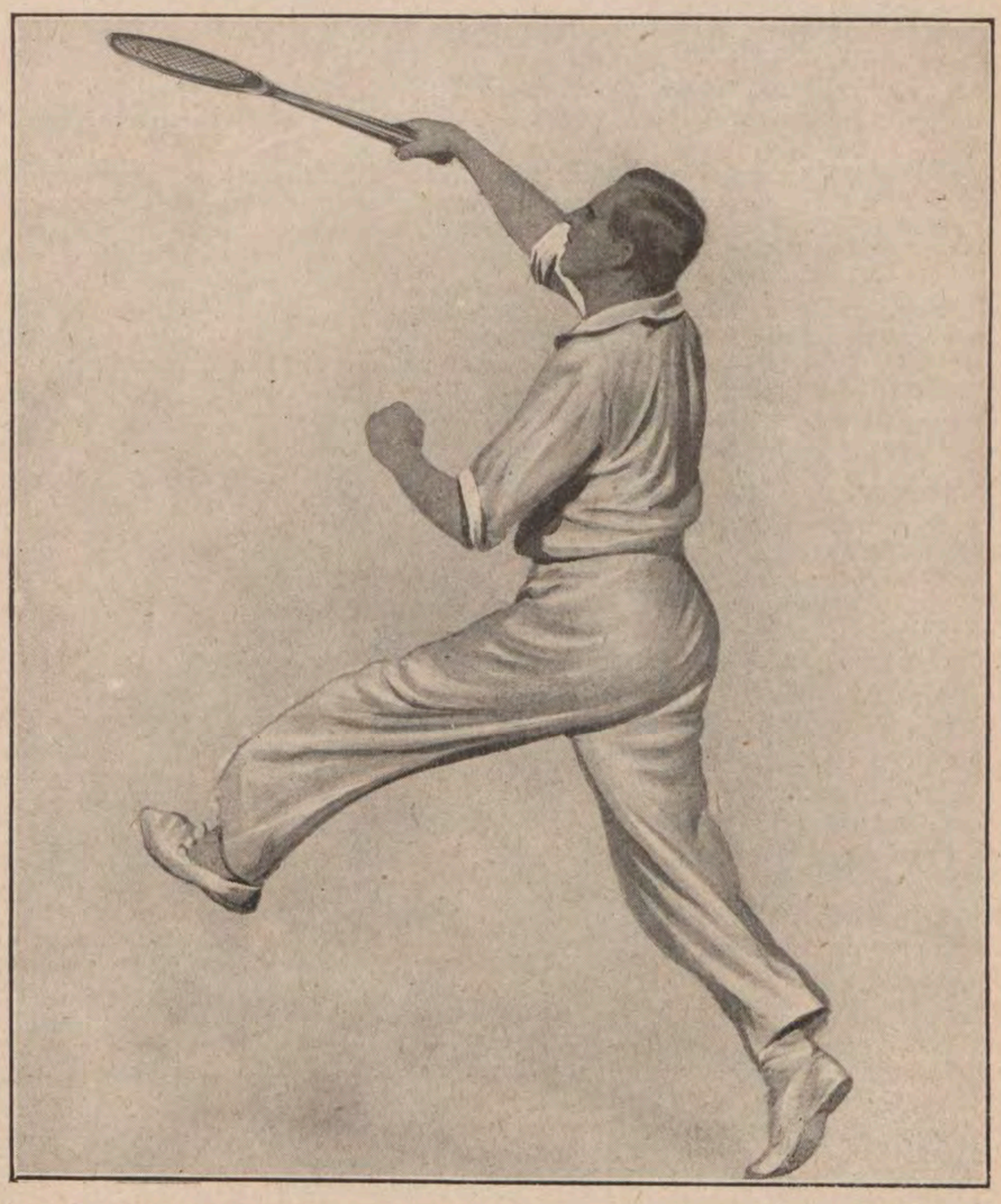
Je ne tenterai pas d'énumérer ici même les principales victoires de Wilding, et m'en tiendrai à rappeler que ce fut en 1910 qu'à Wimbledon, il conquit le titre de champion du monde. Il le perdit en 1913. Quelques semaines avant la guerre il l'enlevait à nouveau sur les courts du Stade Français, au bois de Saint-Cloud. Par une de ces dérisions assez fréquentes en sport, il se trouve avoir été battu dans le dernier match auquel il prit part : c'était à New-York en août, son vainqueur fut le champion américain Mac Loughlin. Une autre victoire de Wilding doit être rappelée : c'est celle qu'en qualité de représentant de l'Australie, il remporta dans la coupe Davis, sorte de championnat du monde. Il faut aussi mentionner les superbes performances hivernales de Wilding sur la Côte d'Azur. Entre temps il était entré dans une maison s'occupant de la pulpe de bois, mais il n'était guère fait pour le commerce.

Je viens d'indiquer que, lorsque la guerre éclata, il était aux Etats-Unis. Un de ses adversaires à Pittsburg avait été l'Allemand Froitzheim. Dès que l'Angleterre demanda des volontaires, il revint en Europe et s'engagea. De tels exemples avaient en Angleterre une très grande répercussion. Wilding, entré en octobre 1914 comme second lieutenant dans une section d'autos-canons, fut attaché au service des reconnaissances. Sur le front, il fut presque toujours dans les environs de La Bassée.

Le bon joueur français, G. Gault eut l'occasion de le rencontrer au printemps de 1915. Voici le récit qu'il m'a fait de leur conversation :

C'était sur la route, près de Poperinghe Il conduisait son Alda, dont bien au loin déjà





L'ART ET LA RÉALITÉ

Le Prince Paul Troubetzkoy est peut-être, parmi les grands sculpteurs de ce temps, celui qui saisit et rend le mieux l'acuité d'un mouvement : ses statuettes sont de l'art intense. Voici comment il a vu Wilding, et voici d'autre part un instantané montrant un smash de l'incomparable champion.

LA " CINEMATOGRAPHIE " DU SERVICE DE WILDING

La suprématie de Wilding provenait, pour une large part, de sa régularité et de sa puissance. On a dit que celle-ci avait quelque chose de léonin ; on le sent très nettement dans cette " cinématographie " du service du champion. Un tel service exige — au cours d'une longue partie — une grande dépense de forces. Mais Wilding s'entraînait athlétiquement, donnant ainsi un exemple que bien des tennismen, physiquement bien doués, devraient suivre, ce qu'ils se gardent malheureusement de faire.

j'avais reconnu la voix grave et sonore, et de mon côté je m'en retournais avec une automitrailleuse. Après les serrements de main, s'être dit le plaisir de se revoir et avoir discuté les petits problèmes d'usage sur la fin de la guerre, nous parlâmes tennis : « Alors, Tony, vous croyez que cela reprendra vite après la guerre ? — Certainement, vous ne vous apercevrez même pas de la petite période de stagnation et les joueurs n'auront pas encore eu le temps de se remettre en forme que les tournois auront recommencé ! Oh, *inter-alliés naturellement*, nous nous occupons assez des Boches actuellement pour les laisser de côté après, et puis qu'importe leur abstention puisqu'ils n'ont pas le meilleur homme, — Eh oui, car nous vous avons ! — Vous me le direz après la guerre, ça me fera alors beaucoup de plaisir ! — Et maintenant, good luck to you, old chap, et au revoir ! »

Ce que fut la mort de Wilding, c'est à un de ceux qui furent sans cesse à ses côtés durant la fatale journée, l'officier S.-F. Robbins qui reçut depuis, pour sa belle conduite dans ce combat, le D. S. O., qu'il faut le demander. On ne sera pas sans remarquer que celui-ci rend tout d'abord hommage à la méthode de Wilding.

Tony Wilding s'était préparé pour cette affaire depuis plus de 48 heures. C'était un officier qui ne laissait rien au hasard, il connaissait tous les tours et toutes les ruses du jeu de la guerre.

Nous étions attachés à la division de Lahore du contingent indien et devions tenter une poussée générale pour percer les lignes allemandes près de Neuve-Chapelle et arriver à Lille. Il y avait des fils de fer barbelés jusqu'à 30 mètres des tranchées allemandes. C'était le premier obstacle à abattre : dangereuse opération. Nul n'en connaissait mieux le danger que le capitaine Wilding. Il nous dit : « Nous allons entrer dans l'enfer et je pense qu'aucun de nous n'en sortira », puis ajouta : « Cela vaut le risque, car ce n'est rien, comparé à ce que nous pouvons épargner à l'infanterie si nous réussissons ».

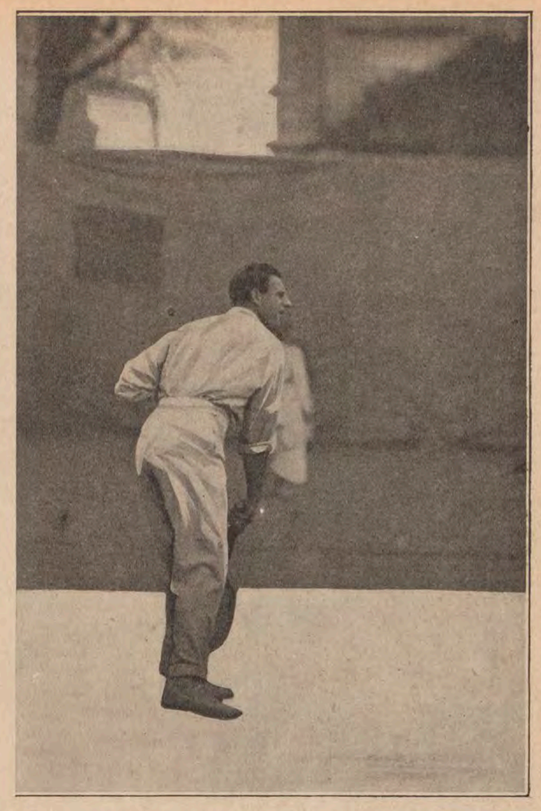
Toute la nuit précédente nous avions été occupés à amener le canon et les munitions depuis Pont-Logy jusqu'à la première ligne. Wilding travailla avec nous depuis 6 heures du soir jusqu'à 3 heures du matin. Alors nous attendîmes l'aube. « Maintenant, dit Tony Wilding, à nous de leur faire voir l'enfer. » Et nous nous mîmes à déverser des obus sur les mitrailleuses que nous avions repérées ; il était 11 heures du matin quand nous nous arrêtâmes pour laisser refroidir le canon.

Wilding resta constamment exposé au feu, debout derrière moi, guettant le résultat de chaque coup. Souvent il recommandait aux autres de se baisser et de se mettre à l'abri ; mais pas un instant il ne perdit sa gaieté et sa bonne humeur.

A 4 h. 20, il ne nous restait plus que 90 obus. Wilding ordonna de les garder pour une contre-attaque. Il était très content du travail de la journée et ne cessait de plaisanter. Pourtant il me dit : « Je doute fort que nous sortions jamais de cet enfer. » Et aussi : « J'ai laissé des lettres au cantonnement pour le cas où il m'arriverait quelque chose. » Puis il rit à cette idée. Là-dessus il sortit sa montre et nous nous amusâmes à chronométrer le temps qui séparait l'arrivée des obus. Nous trouvâmes qu'ils arrivaient régulièrement toutes les minutes et demie ; parfois deux ou trois arrivaient ensemble ; certains tombaient en avant de nous, nous couvrant de boue, d'autres tombaient tout autour de nous faisant trembler la terre. A 5 h. 45 après-midi, j'allai dans l'abri en arrière de nous pour boire un peu d'eau ; quand j'en sortis, je ne trouvai plus le capitaine. Wilding était passé dans un abri voisin. J'y entendis des éclats de rire. J'étais assis à

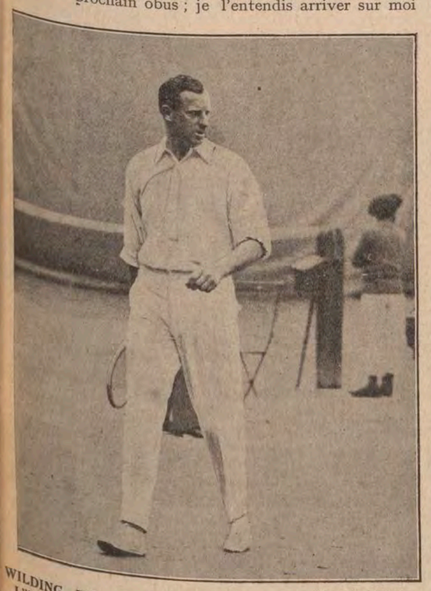
LORD BALFOUR ET

Quelques mois avant la guerre, Lord Balfour — athlète non moins convaincu qu'éminent homme d'État — était dans un mixte joué à Nice, le partenaire de Wilding.



(Cl. de M. Caudry.)

l'entrée de mon abri, je guettai l'arrivée du prochain obus ; je l'entendis arriver sur moi et me jetai sur la droite, l'abri à côté de moi avait disparu. Nous nous mîmes à déblayer et trouvâmes le corps mutilé du pauvre Wilding. La mort avait dû être instantanée. Je l'enveloppai dans sa couverture et l'étendis sur un brancard. A l'aube, aidé par quatre hommes du contingent indien, je le transportai, sous le feu de l'ennemi, sur la route de La Bassée que nous avions parcourue ensemble peu de temps auparavant. L'action était encore si chaude qu'aucun officier n'avait pu se détacher pour nous accompagner. Nous prîmes le chemin conduisant de Neuve-Chapelle à Estaires. Dans un coin d'un petit verger, sur le bord de la route, nous l'enterrâmes dans sa couverture. C'était le coin le plus tranquille que nous eussions pu trouver. Partout ailleurs les arbres étaient abattus ou déchiquetés, ici il y avait quelques arbres fruitiers encore debout. Nous l'enterrâmes vivement et en silence ; il n'y avait pas de prêtre, pas d'autre cérémonial que nos têtes découvertes et nos pensées silencieuses. Quand la terre fut replacée, nous plantâmes une croix faite des morceaux d'une caisse d'emballage.



WILDING EN DOUBLE

L'illustre ministre anglais de la marine, — bon au tennis et excellent au golf — nous a écrit, nous disant " tout son regret de la fin tragique du champion ".

(Cl. de M. Caudry.)

LE MODE D'ENTRAINEMENT ET LES QUALITÉS DE WILDING

Après l'homme, après le soldat, voyons l'athlète. J'ai recueilli à ce sujet notamment l'opinion de M. G. M. Simond et de l'excellent joueur Caudry, l'un et l'autre extrêmement compétents en tennis et qui connurent beaucoup Wilding :

A mon avis, m'a écrit M. G.-M. Simond, Wilding, sur terre battue, était le plus fort qu'on ait jamais vu. Contre sa puissance et sa régularité, personne ne pouvait lutter. Une mauvaise lumière le gênait beaucoup, et ses défaites par Laurentz à Auteuil et par Dixon à Stockholm furent dues à cela. A Wimbledon, quand Brookes le battit, justement avant la guerre, il me dit qu'il ne voyait rien du tout.

Voici l'opinion de M. Caudry :

Wilding était un des rares joueurs de tennis qui se livrât à un entraînement sévère et systématique pour un grand tournoi, et c'est grâce à cela qu'on le voyait souvent en possession de tous ses moyens au moment où son adversaire montrait des signes de fatigue. Il savait qu'il pouvait compter sur sa bonne condition et son excellent physique pour aller jusqu'au bout d'un match très dur, et en conséquence il forçait le jeu dès le début afin d'user son adversaire et rester maître de la situation. Pour le profane, il donnait l'impression d'un joueur fait par un entraînement dur et constant plutôt que naturellement, et son style, bien qu'il manquât de l'élégance de B.-F. Doherty ou de la féroce énergie de S.-H. Smith, semblait réunir les caractéristiques de ces deux joueurs avec une sorte de ténacité et de concentration qui appartenait en propre à Wilding. Comme homme, sa bonne humeur et sa bonne camaraderie lui avaient valu une popularité universelle, et les organisateurs de tournois pouvaient toujours compter sur lui pour les aider dans la mesure du possible. Bon sportsman dans toute l'acception du mot, il n'acceptait jamais une décision injuste prise en sa faveur.

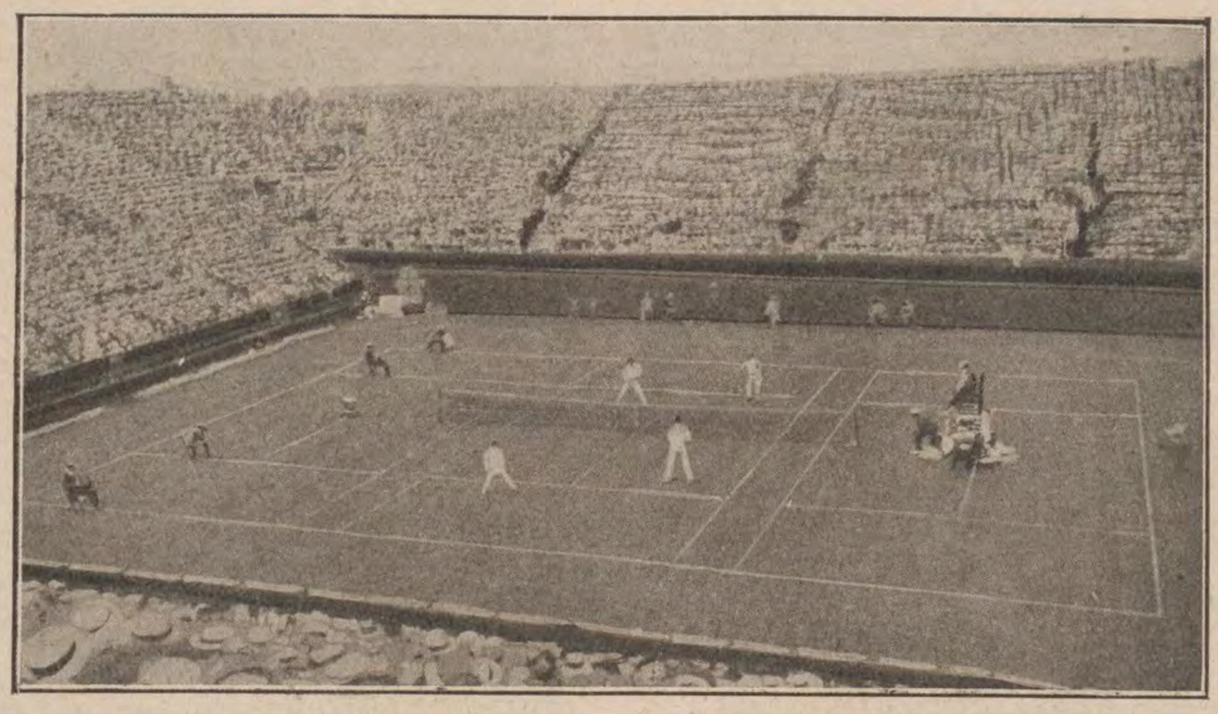
Ce souci de parfaire sa forme, c'est également ce que note surtout M. A. de Joannis qui vit souvent le grand champion lors de ses dernières parties en France, alors qu'en juillet 1914 il y triompha dans le championnat du monde, montrant un style incomparable qu'aucun de ceux qui assistèrent à cet event, et le signataire de ces pages moins que tout autre, n'oublieront.

Ce qui, m'écrit M. A. de Joannis, m'a surtout frappé chez Wilding, c'est la merveilleuse condition physique dans laquelle il se présentait toujours à l'époque des grandes épreuves de tennis et l'entraînement qu'il suivait pour y arriver. J'ai remarqué chez lui la constante préoccupation d'améliorer sa condition physique, mais aussi et surtout son état moral. Avec les muscles, le souffle et la sûreté du coup de raquette, Wilding recherchait pour s'entraîner la tranquillité de la campagne, qui lui donnait le calme et assurait cette maîtrise extraordinaire de soi-même. A.-F. Wilding était sain d'esprit et de corps, il était l'un des plus beaux athlètes que j'ai vus. Jamais je n'oublierai l'impression de force, de souplesse, de calme et d'assurance qu'il donnait.

La championne olympique Mlle Marguerite Broquedis, qui fut la dernière partenaire de Wilding dans un mixte double, m'a écrit : « Wilding fut un bon sportsman au jeu calme, régulier et puissant, un très bon camarade, un excellent partenaire. »

La courtoisie que montrait Wilding comme partenaire, la championne du monde, la merveilleuse Mlle Suzanne Lenglen, a tenu également à la louer. Je lui ai demandé l'impression qu'elle avait conservée de la première fois qu'elle avait joué aux côtés de celui qu'elle se plaisait à considérer comme le dieu du tennis. Et voici le vivant récit qu'elle m'en a envoyé :

J'avais quatorze ans. A ma grande surprise, M. G.-M. Simond m'annonça que Wilding voulait jouer, avec moi, le championnat mixte du Carlton, à Cannes, et que je devais également y rencontrer Mrs Winch, la fameuse joueuse anglaise que j'eus tant de peine à vaincre. « Bonjour Bébé », me dit-il, quand je lui fus présentée, et sans autre nous pénétrâmes sur le court pour une éliminatoire. « Dépêchons », fit-il et je tâchai de suivre son train. Je n'éprouvai nulle émotion. Max Decugis m'impressionna davantage. Ces deux joueurs avaient une méthode toute différente dans le mixte, où Max intervient soudainement pour finir le point. Il a certes raison, mais cela vous paralyse un peu ! N'attendez pas de moi un jugement sur le jeu de Wilding : ce que j'admirai le plus en lui, sur le court, ce furent son calme, sa méthode et l'égalité de son caractère. Il dégageait une impression de puissance léonine et il ne me parut jamais à l'ouvrage dans ses rencontres contre les meilleurs.



La dernière victoire du champion dans le " double " de la Coupe Davis (New-York, août 1914). On remarquera l'assistance considérable qui assiste à cette partie.

Je ne saurais mieux terminer cet article qu'en faisant connaître les conseils que donna ce jour-là Wilding à celle que l'on appelait déjà « le petit prodige » : ne pas trop jouer, ne pas se fatiguer et surtout pratiquer les exercices physiques. Combien de joueurs, qui ne manquent pas de dons, auraient intérêt à faire leur profit de cet avis du maître des maîtres de la raquette!

UN TENNISMAN.

P.-S. — Plusieurs des illustrations de cet article sont empruntées à l'excellent et si intéressant ouvrage que M. Wallis Myers a consacré à Anthony Wilding (Hodder et Stoughton, éditeurs, à Londres.) D'une lettre que nous avons reçue de M. Wallis Myers, nous tenons à citer ces quelques lignes : « Wilding avait une grande admiration pour votre pays : il connaissait les villes et les routes de France mieux que n'importe quel autre sportsman anglais et en vantait les beautés... Son dernier partenaire dans un mixte double fut votre compatriote Mlle Broquedis avec qui il joua à Wimbledon en juillet 1914. J'aime qu'il ait été ainsi allié avec la France, dans le sport, comme dans la guerre, jusqu'au bout. »

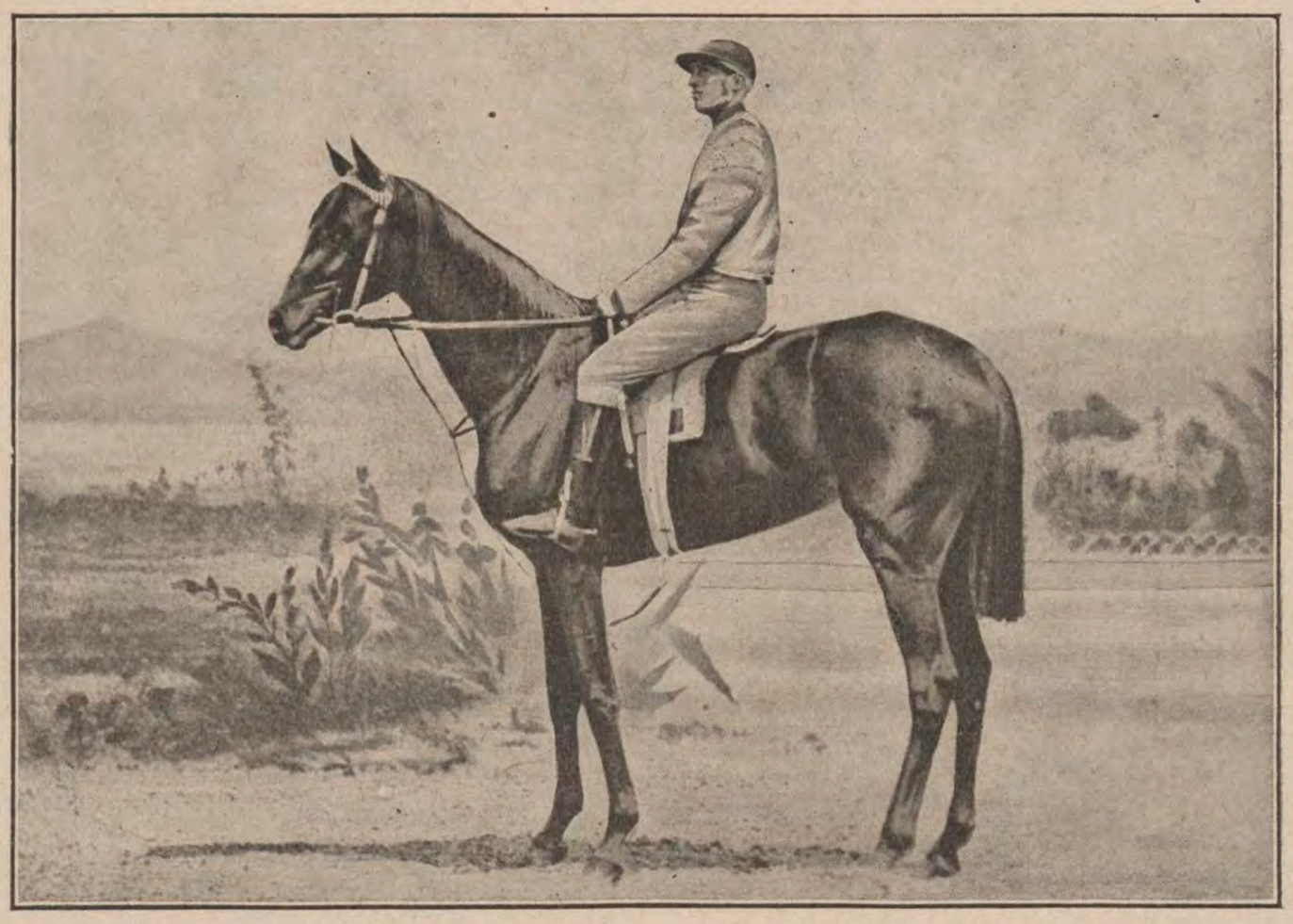
DE "SORNETTE" A "SARDANAPALE"

Par René RIONDET

Au moment où les chevaux de courses français viennent, après une longue inaction, de débuter sur l'hippodrome de Saint-Sébastien, au moment où ils vont reprendre, pour la première fois depuis le début des hostilités, leurs luttes sur le sol national, la pensée des sportsmen se reporte tout naturellement à cette saison de 1914 si dramatiquement interrompue par la guerre.

Elle rappelle le souvenir de cette génération fameuse qui comprenait Durbar, le vainqueur du Derby anglais, le premier champion qui, depuis Gladiateur, eût réussi, après quarante-neuf ans de tentatives infructueuses, à faire triompher l'élevage français à Epsom.

Elle revoit le jour ou ce même Durbar, opposé aux représentants de son âge dans le Grand Prix de Paris, dut céder le pas aux deux magnifiques lutteurs, Sardanapale et La Farina, dont, à quatre longueurs devant lui, le duel se poursuivit avec acharnement jusqu'au passage du poteau.



SORNETTE. GRAND PRIX DE 1870

La carrière de Sornette à trois ans ne fut qu'une suite de victoires : elle remporta successivement le prix de Lutèce, le prix Vanteaux, le Biennal, le prix Lupin, le prix de Diane, le Grand Prix de Paris et le prix de Seine-et-Marne, auxquels elle ajouta ensuite trois succès recueillis en Angleterre.

Elle évoque la carrière étourdissante de ce fameux Sardanapale, qui, en moins d'un an, du 8 août 1913 au 26 juillet 1914, disputa seize courses pour se classer onze fois premier, trois fois second, une fois troisième et s'adjugea comme argent public, victoires, places et primes comprises, un total de 1.105.045 francs.

Puis, franchissant les années écoulées, elle remonte, par une association d'idées toute naturelle, à la célèbre jument Sornette, qui, dans des circonstances semblables, remporta le Grand Prix de Paris quarante-quatre années auparavant.

1870-1914, ces deux dates tragiques sont marquées, au point de vue des courses,

SARDANAPALE. GRAND PRIX DE 1914

Sardanapale s'était classé, à deux ans, au second rang de sa génération derrière Le Grand Pressigny. A trois ans il établit nettement sa suprématie en s'adjugeant le prix Lagrange, le prix Hocquart, le prix Miss Gladiator, le prix Hédouville, le prix du Jockey Club, le Grand Prix de Paris, le prix du Président de la République et le prix Monarque. En dehors de ces succès, il échoua dans le prix Boïard et se classa deux fois second derrière la Farina.

par les victoires, dans l'épreuve internationale de Longchamp, de deux grands représentants de l'élevage français.

Certains rapprochements intéressants peuvent être établis entre ces deux Grands Prix.

Les uns sont instructifs et permettent de mesurer le chemin parcouru entre les deux époques ; c'est par exemple celui du nombre des engagements qui s'éleva à 206 pour 1870 et atteignit 602 pour 1914. C'est aussi celui du montant de l'allocation revenant au vainqueur : 142.400 francs, plus un objet d'art donné par l'Empereur en 1870, contre 358.100 francs, plus 20.000 francs à l'éleveur en 1914.

D'autres sont simplement curieux, tel celui du nombre de partants qui fut de douze en 1870 comme en 1914, tel aussi celui de la date qui, dans les deux cas, précéda de trente-six jours la date de la déclaration de guerre.

Enfin, dans les deux occasions, la victoire resta au premier favori.

Il est inutile, semble-t-il, de retracer en détail les péripéties de la course de 1914, qui reste présente à la mémoire des sportsmen comme une des plus belles rencontres entre deux chevaux remarquables pilotés par deux jockeys accomplis. Chacun se rappelle la tactique audacieuse de La Farina, s'élançant en tête dès le départ et jetant bientôt, par son train soutenu, le désarroi parmi ses concurrents, le démarrage habile de son jockey O'Neill cherchant, dès le milieu de la descente, à se mettre à l'abri de tout retour offensif, puis l'apparition de Sardanapale tenu, dès l'entrée de la ligne droite, dans le sillage de son rival pour être ensuite amené progressivement à sa hauteur, et enfin l'attaque énergique de Stern et de Sardanapale dans les cent derniers mètres, attaque contre laquelle La Farina, se défendant avec une ardeur généreuse, ne succomba que d'une encolure.

Nous avons déjà souligné la valeur de cette performance en spécifiant que Durbar, le vainqueur d'Epsom, se plaça troisième à quatre longueurs ; notons en outre que le cinquième, Listman, s'adjugea, vingt jours après, le Grand Prix d'Ostende contre un lot sérieux de représentants de diverses générations.

Les circonstances de la victoire de Sornette sont certainement plus oubliées ; elles ne furent cependant pas moins remarquables.

Le lot qui, comme nous l'avons déjà dit, s'élevait à douze chevaux, comprenait quatre concurrents anglais, dont les deux plus en vue étaient Prince of Wales, qui avait fini cinquième dans le Derby d'Epsom, et Nobleman, la monte de G. Fordham. Notons, parmi le contingent français, Don Carlos à M. L. André, et Valois au Baron de Schickler, qui avaient couru non placés dans le prix du Jockey Club ; Minotaure, à M. Ed. Fould, qui s'était classé troisième dans cette même épreuve, et les trois représentants de l'écurie du Major Fridolin : Ambor, un comparse, Bigarreau, le vainqueur du prix du Jockey Club, et enfin Sornette.

Jusqu'au dernier moment, des bruits pessimistes circulèrent sur le compte de cette dernière : on prétendait qu'elle ne serait pas montée par son entraîneur, Ch. Pratt ; on disait que sa chance devait être sacrifiée à celle de Bigarreau. Mais, en dépit de ces rumeurs, la faveur du public, principalement à la pelouse, se porta vers elle avec enthousiasme.

Et l'événement justifia ces prévisions. Dès le départ, Sornette prit résolument la tête du peloton ; elle gagna, sans avoir été rejointe, battant d'une longueur Minotaure, qui précédait de deux et trois longueurs Valois et Don Carlos. Cette tactique parut extrêmement audacieuse ; car, à cette époque, la pratique de la course en avant était, sinon ignorée, du moins très rarement employée.

Telles furent, brièvement résumées, les circonstances des deux Grands Prix de Guerre.

RENÉ RIONDET.

Sur nos photographies Lane porte les deux maillots qu'il a illustrés : le maillot bleu ciel et blanc du R.C.F., et le jersey blanc au double anneau de l'U. S. F. S. A. La façon dont Lane écarte un adversaire qui veut entraver sa course est typique ; le bras étendu prenant point d'appui sur le défendant, il décrit autour de lui un arc de cercle, dont son bras forme le rayon, et évite ainsi le plaquage. Le saut fait par Lane pour s'efforcer d'arrêter dans son vol un ballon qui se dirige vers ses buts, montre qu'en toutes circonstances, Lane tentait tout ce qu'il était en son pouvoir pour défendre les couleurs dont il était porteur. Dans l'angle à droite, Lane, capitaine de l'équipe de France, est auprès du capitaine de l'équipe d'Angleterre.

LES GRANDS ATHLÈTES TOMBÉS AU CHAMP D'HONNEUR : GASTON LANE

GASTON Lane était une des figures les plus connues de notre monde du football Rugby. Il était le plus ancien joueur de l'équipe première de son club et je pense le plus ancien joueur de toutes les équipes premières.

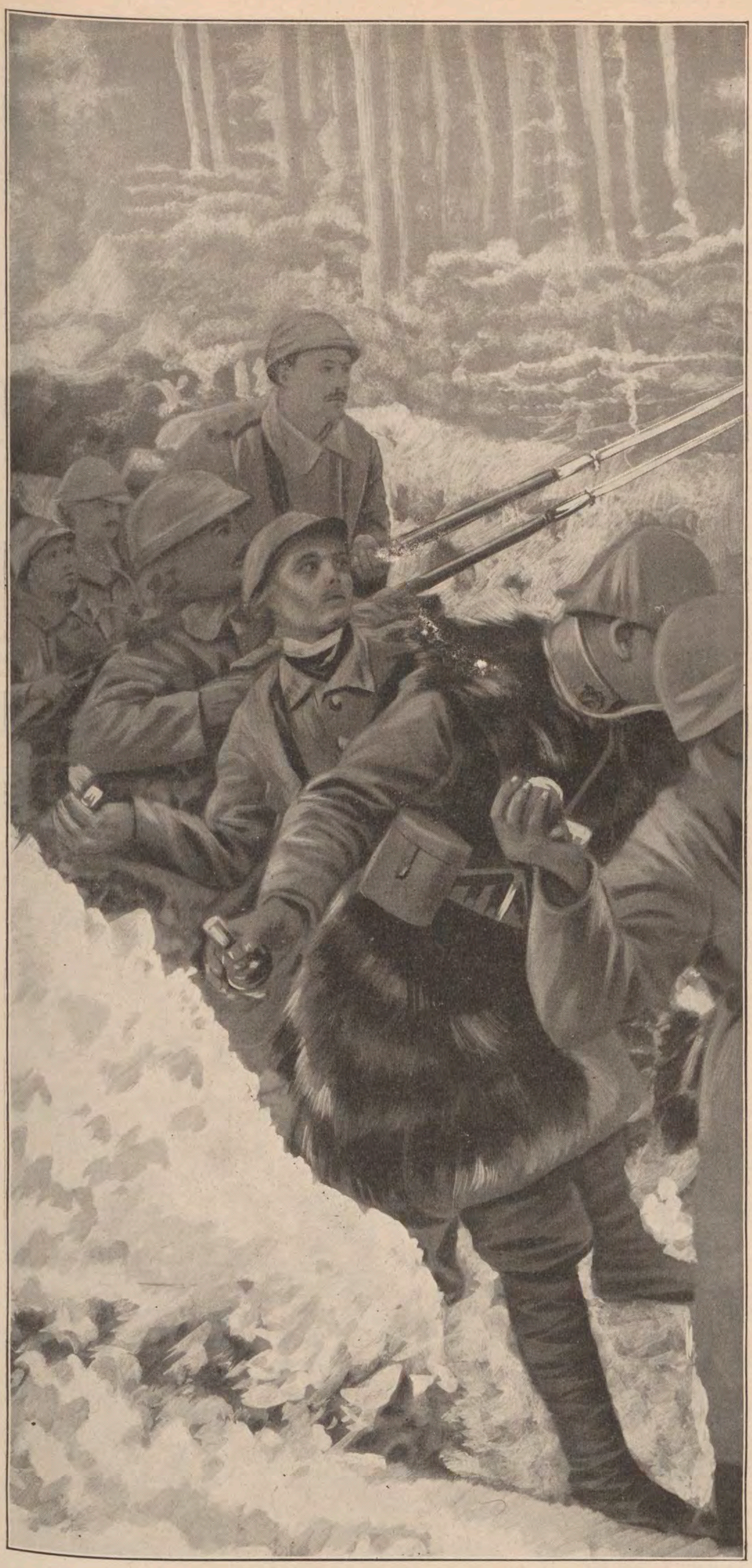
Lane fit ses premières armes dans l'équipe du collège Chaptal ; continua de porter le maillot rouge au Cosmopolitan-Club, puis devint membre du Racing-Club de France.

Equipier premier dès 1903, il l'était encore durant la saison qui précéda la guerre. Pendant de longues années, il commanda le quinze « bleu ciel et blanc ». Le plus généralement il tint la place de trois-quart aile. Dans la suite on l'employa au centre de la ligne de trois-quarts, puis on l'utilisa comme demi d'ouverture et comme demi de mêlée.

Il fit maintes fois partie de l'équipe de France, et est un de ceux qui comptent le plus de dates sur sa cape blanche brodée d'or. Il fut souvent capitaine du quinze national et eut l'honneur de faire partie de l'équipe de France qui battit l'équipe d'Ecosse.

Lane était un excellent joueur, sa véritable place se trouvait à l'aile droite de la ligne de trois-quarts. Il lui manquait, pour être parfait à ce poste, un peu de vitesse, un peu de poids. Petit, musclé et souple, il y suppléait par une énergie sans pareille et par des ruses très particulières. Dans l'attaque, il se débarrassait de l'étreinte de l'adversaire et évitait d'être plaqué. Si l'adversaire arrivait à le saisir il savait fort bien se laisser aller à terre avec lui et de là, plaqué, repartir en se détendant comme un ressort. Contre des adversaires dont il connaissait la réputation de bon plaqueur, il évitait adroitement le contact : peu avant de les atteindre, il donnait par-dessus eux un petit coup de pied ; il s'efforçait alors d'aller cueillir le ballon derrière l'adversaire, après l'avoir contourné ; il se servait aussi des moyens d'attaque plus usuels ; ses qualités de crocheteur sont connues.

Excellent dans la défense, nul mieux que lui ne savait arrêter un dribbling ou se saisir du ballon au vol dans un groupe de joueurs. Son adresse, la justesse de son coup d'œil et la précision de son saut lui permettaient de contre-balancer sa petite taille et c'était merveille, au sein d'un groupement, de voir soudain Lane se saisir d'un ballon que de nombreux bras attendaient. Ses coups de pied manquaient de force, mais étaient assez précis ; son plaquage était dur et sec. De plus, Lane savait se multiplier et, quand son camp était en danger, l'adversaire était sûr de trouver, entre la ligne de but adverse et lui, le corps de Lane. La guerre venue, Lane a mis son corps entre l'ennemi et sa patrie. Il a été tué le 24 septembre 1914, entre Stenay et Lérouville. Découvrons-nous avec respect devant la tombe de notre camarade mort pour nous au champ d'honneur et donnons au Racing Club de France l'admiration que lui vaut l'hécatombe de ses plus valeureux joueurs. — JACQUES DEDET.



LES LANCEURS DE GRENADES

Il faut, pour lancer la grenade de la façon la plus effective et avec la moindre dépense de fatigue, un entraînement méthodique. Les soldats ayant pratiqué l'athlétisme ne tardent pas à devenir les meilleurs lanceurs.

GRENADES ET GRENADIERS

Par le Lieutenant BALLUTEAUD

LE LANCEMENT DE LA GRENADE EST UN VÉRITABLE SPORT QUI A SES CHAMPIONS.

[Nul n'était plus qualifié pour parler à des sportsmen du lancement de la grenade que le lieutenant Balluteaud, qui fut un excellent joueur de rugby, et a été cité trois fois à l'ordre du jour de l'armée. Il a suivi les cours de l'école de la IIe armée britannique à T.., école commandée par son créateur le capitaine L....].

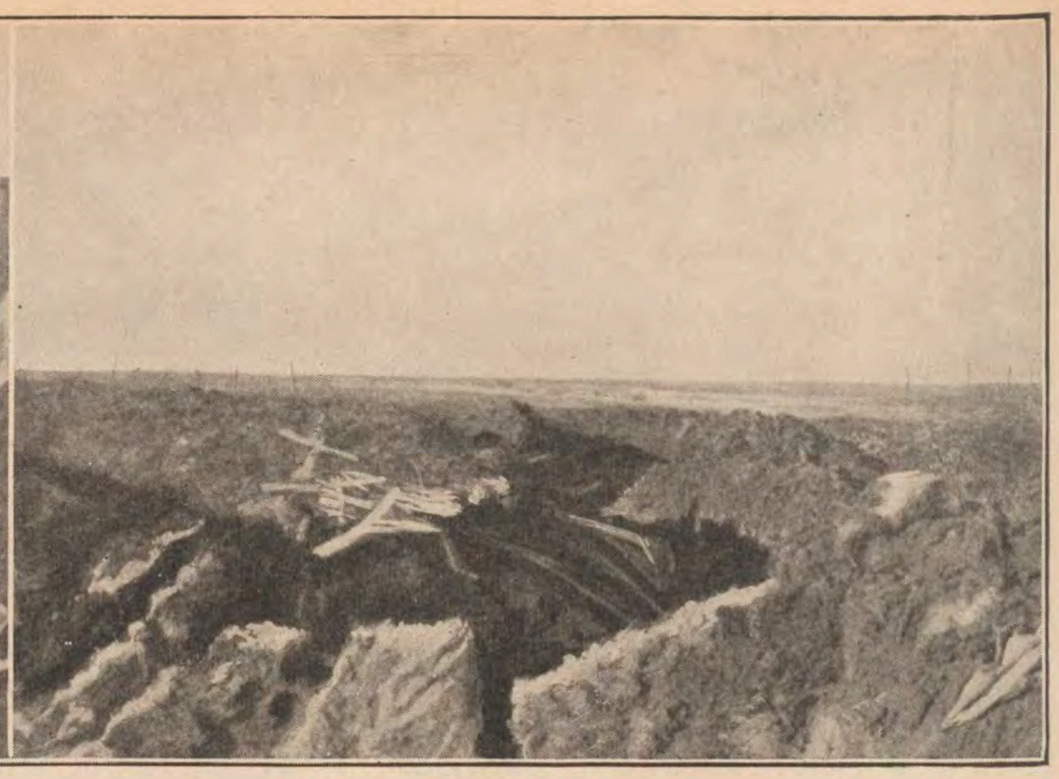
RIEN au début de cette guerre n'aurait pu faire prévoir l'emploi intensif qu'il serait fait de la grenade. Dès la Marne, les Allemands en firent usage et nous fûmes étonnés au premier abord de recevoir de pareils engins. Nos ennemis employaient à ce moment-là la grenade à manche, à allumage par tire-feu; simple boîte de cheddite sans mitraille, elle faisait énormément de bruit mais peu de mal. Nous reçûmes alors, pour y répondre, la grenade dite « d'artillerie », grosse sphère de fonte, remplie de mélinite, à allumage à tire-feu ; ces engins étaient peu faciles à manier, leur poids ne permettait pas de les lancer loin, la fatigue se faisait très vite sentir chez le lanceur. Elle était alors employée pour défendre des points importants ou à la merci d'un coup de main : petits postes d'observation, d'écoute, flanquement, et ce n'est que bien plus tard qu'elle prit une part active dans l'attaque, notamment lors des affaires de Perthes et de Mesnil (février, mars 1915). Mais déjà elle avait subi de grandes modifications dans son poids fortement diminué, dans sa forme devenue plus allongée, permettant de la mieux saisir, et surtout dans l'allumage, moins compliqué et à l'abri de l'humidité. Dans ces combats nos ennemis en firent un grand usage et nos attaques frontales furent parfois arrêtées par quelques grenadiers, bien abrités, mais surtout bien dressés, ayant reçu une instruction spéciale.

A notre tour, nous l'employâmes avec succès dans les combats du Labyrinthe. Elle fut confiée à des hommes choisis parmi les plus forts, ayant subi un entraînement spécial et intensif ; c'est sous les coups de ces grenadiers que ces ouvrages tombèrent (un des clichés montre un solide point d'appui enlevé dans ce secteur). Les fameux grenadiers allemands, de la garde, ne purent tenir devant le mordant de nos hommes qui se jouèrent de leurs adversaires.

Par la suite nos troupiers, conscients de leur valeur, surent toujours prendre l'avantage, et dans ces combats, d'un nouveau genre, les qualités bien françaises, l'énergie, l'audace, le sang-froid, l'initiative s'affirmèrent de façon éclatante.

L'emploi de la grenade devenant de plus en plus intensif, il devenait indispensable de créer des directives et un entraînement spécial répondant aux exigences de ces combats nouveaux pour nous. Au début, nos hommes lançaient la grenade comme ils lançaient une pierre : ce qui provoquait une fatigue très grande, le travail étant localisé dans l'épaule ; très vite le tir devenait presque nul, on était obligé alors de mettre un grand nombre de lanceurs en ligne pour obtenir un résultat et combler les vides

Dans la défensive, la grenade est souvent lancée par des appareils, notamment l'arbalète d'Implus que l'on voit ici et qui permet d'envoyer l'engin à 150 mètres.



Entonnoir creusé par une mine allemande. La ligne ennemie est jalonnée par les piquets. Les grenadiers sont chargés de l'occupation de ces cratères.

UN TOUR CHEZ LES GRENADIERS

causés par la fatigue ou le tir adverse. Cette façon de faire nécessitait fatalement une grande consommation de munitions et des pertes, en hommes, inutiles. Une troupe qui progresse est ravitaillée difficilement et on a grand'peine à combler les vides. C'est pour répondre à tous ces besoins que des écoles de grenadiers furent créées sur le front où une instruction fut donnée d'après la progression suivante :

1° *Instruction individuelle ;*
2° — *technique ;*
3° — *du groupe.*

La nouvelle méthode du lancer fut empruntée aux Anglais ; ses avantages sont nombreux : meilleure utilisation des muscles, d'où diminution de fatigue ; précision beaucoup plus grande, d'où tir plus efficace et en même temps diminution des lanceurs en ligne. En résumé, économie en munitions, pertes en hommes considérablement diminuées. Cette méthode est toute sportive et rappelle certaines attitudes du tennis ou du jeu de balle. Le grenadier présente le côté gauche (ou droit s'il est gaucher) du côté de l'objectif à atteindre, les jambes écartées, les bras allongés suivant la ligne d'épaule, la grenade étant tenue fortement serrée dans la main droite, est lâchée, après un balancement des bras aidé par une oscillation latérale du corps lorsque la main droite arrive au-dessus de la tête. Il est facile à comprendre que le point de chute du projectile sera fatalement dans le prolongement de la ligne formée par les épaules et les bras.

Au début de l'entraînement, une progression est nécessaire, le lancer s'exécutant d'abord à courte distance, en augmentant lentement et progressivement la portée, de façon à éviter une trop grande fatigue. Ensuite le tireur est exercé à exécuter ses tirs sur des cibles formées de cercles concentriques, ce qui habitue son coup d'œil et l'amène à la précision indispensable en lui permettant de faire les rectifications nécessaires pour y arriver. L'entraînement se fait avec des grenades mortes d'abord, puis avec des grenades d'exercice et se termine avec des grenades vives.

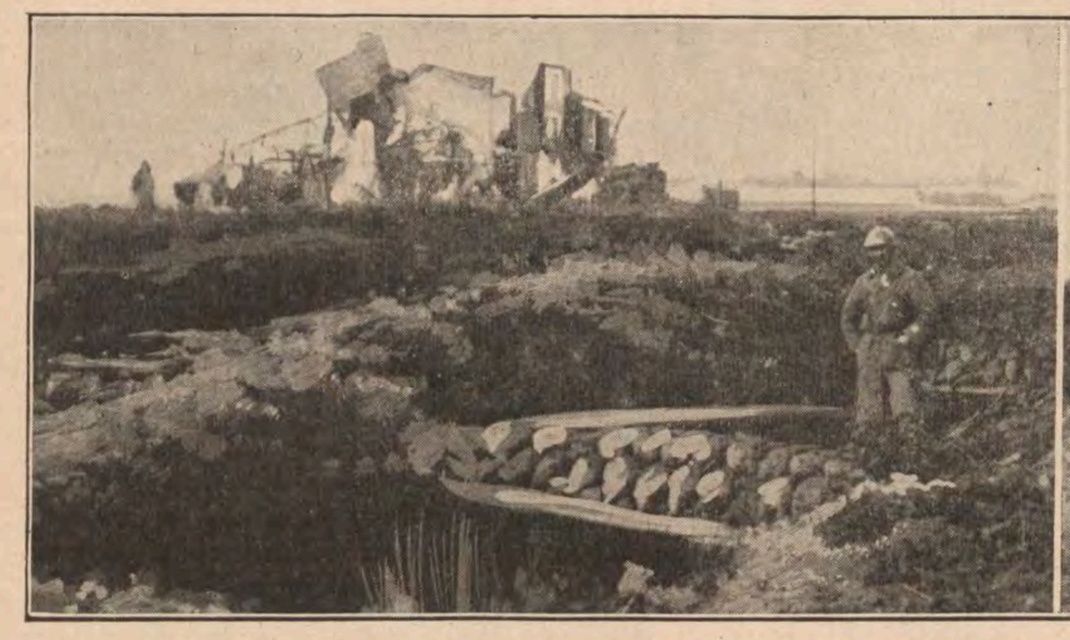
Berger (Stade français) Lt Balluteaud

Telle est la position idéale du lanceur ; d'après la nouvelle méthode, le grenadier doit présenter le côté gauche vers l'objectif à atteindre.

Le grenadier apprend ensuite la composition, la fabrication et l'emploi des différentes grenades : françaises, anglaises et allemandes ; c'est l'instruction technique. Son instruction individuelle étant terminée, il combat dans le groupe et doit être à même, le cours étant terminé, de remplir n'importe quel emploi dans son unité.

L'instruction individuelle étant la base du dressage, il est naturel que rien ne soit négligé pour qu'elle soit parfaite ; une large place y est laissée pour l'entraînement sportif, car il est de toute nécessité d'avoir des hommes solides, entraînés, bien en souffle, pouvant tenir longtemps. Ces qualités nécessaires font comprendre quelle large place nos jeunes sportifs ont pris dans la lutte à la grenade, où ils se sont montrés rapidement les meilleurs. Chez eux le terrain était tout préparé, par la discipline librement consentie sur les terrains de football, l'endurance, la hardiesse, développées par les courses, sauts et jeux athlétiques de toutes sortes, et surtout la souplesse acquise dès leur plus jeune âge, et l'expérience a démontré qu'ils savaient se jouer de toutes les difficultés dans les pires dangers. C'est le plus bel éloge que l'on puisse faire à ceux qui se sont dévoués à rendre facile à nos dernières générations la pratique des sports ; et qui feraient œuvre utile en inscrivant ce nouveau sport dans les épreuves officielles.

Lieutenant BALLUTEAUD.



Une sucrerie devenue une solide position ennemie et enlevée après un combat à la grenade de plusieurs jours.

Les grenadiers viennent de conquérir une position ; les troupes de renfort organisent le terrain gagné.

LE TRAVAIL DES GRENADIERS

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE [1]

Par Paul MEYAN

LA CONCURRENCE AMÉRICAINE EST-ELLE A REDOUTER ? — QUE FERA L'INDUSTRIE FRANÇAISE ? — RÉPONSE DE NOS CONSTRUCTEURS.

En obligeant à la mobilisation de toutes nos usines et à la réquisition de la grande majorité des voitures que le front consomme sans compter, la guerre a arrêté à la fois l'industrie et le commerce automobiles. Du jour au lendemain, il y a eu pénurie complète ; l'acheteur ne trouva plus rien chez le vendeur dépourvu. La demande dépassa l'offre ; les quelques rares voitures d'occasion restant sur le marché furent disputées à prix d'or ; et, finalement, le commerçant qui n'avait pas, comme l'industriel, la chance d'être réquisitionné et de pouvoir appliquer utilement ses capitaux et son personnel aux œuvres de guerre, songea à se pourvoir ailleurs.

C'est à ces raisons que nous avons dû, depuis un an environ, l'arrivée sur notre marché d'une certaine quantité de voitures américaines, dont les spécimens et le nombre allaient chaque jour augmentant.

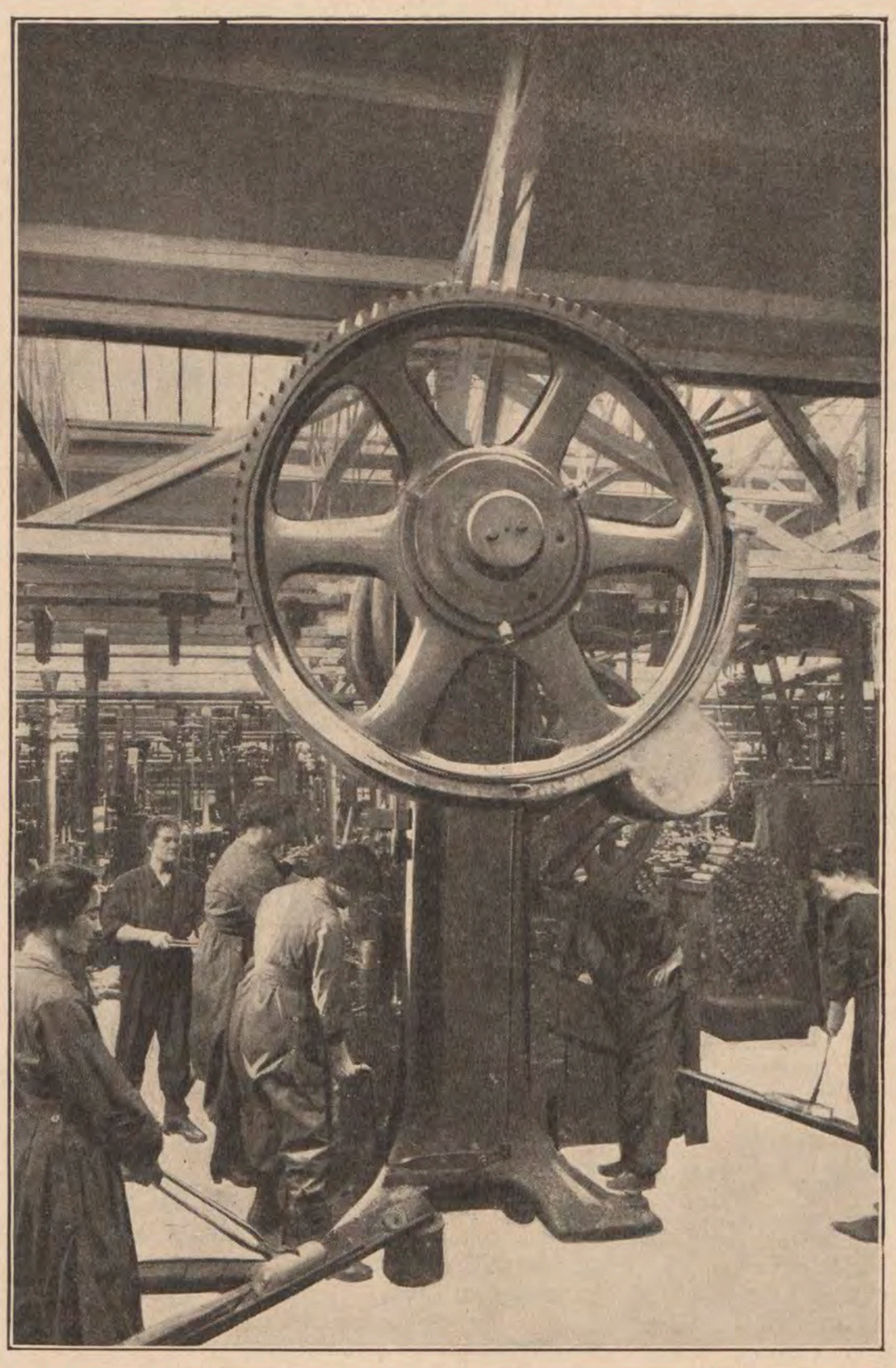
Un décret récent inscrivit l'automobile sur la liste des marchandises dont l'importation en France était dorénavant prohibée ; puis, trois semaines plus tard, un autre décret autorisait à nouveau l'importation des voitures au-dessous de 2.500 kilos, mais les frappait d'un droit de 70 o/o *ad valorem*. C'était, en somme, une manière détournée de maintenir la prohibition.

On sait que l'Amérique, pays protectionniste par excellence, frappe nos voitures d'un droit de 45 o/o ; elle ne saurait se plaindre qu'en temps de guerre, désireuse de maintenir le change dans des limites possibles, la France impose chèrement les objets d'importation, surtout ceux que l'on peut qualifier d'objets de luxe.

Voilà donc jusqu'à nouvel ordre la concurrence américaine arrêtée à la frontière ; mais il est plus que probable que ces droits prohibitifs ne seront pas maintenus le jour où les événements reprendront leur cours normal. Et ce jour-là, quelque élevé que soit le mur protectionniste, nous verrons réapparaître ces torpedos légers, hauts sur pattes, émaillés en noir comme nos bicyclettes, avec capotes noires, roues grêles, que nous avons déjà vu circuler dans les rues parisiennes à un grand nombre d'exemplaires et dont la ligne et l'aspect sont si caractéristiques.

Cette invasion qu'il faut prévoir n'est pas sans préoccuper nos constructeurs, sans leur causer quelque juste inquiétude.

L'arme terrible que brandit l'industrie automobile américaine sur les marchés étrangers qu'elle veut conquérir, c'est son prix de vente. On croit rêver vraiment quand on voit qu'à New-York on a pour 2.500 ou 3.000 francs une voiture à quatre places garanties du soleil ou de la pluie par une confortable capote, garnie de rideaux de tous côtés, et du vent par un pare-brise réglable à volonté ; que cette voiture a des jantes amovibles avec pneumatiques, un éclairage électrique, une mise en marche électrique, une trompe électrique, un compteur de kilomètres enregistreur de vitesses, un outillage complet... et avec ça, monsieur ?... Quand on songe qu'en France les accessoires seuls que nous venons d'énumérer montent à ce prix-là !



Aux ateliers BELLANGER, cette presse de 300 tonnes, que commande une main de femme, emboutira, après les obus, des carters et châssis d'automobiles.

Quelques chiffres détaillés nous aideront à poser encore mieux le problème que l'industrie française va avoir à résoudre.

En relevant sur un catalogue américain les prix des pièces détachées qui composent un moteur, par exemple, et en les additionnant, nous voyons que ce principal organe de la voiture, toujours compliqué quelque simplifié qu'il soit, comportant moteur, carburateur, dynamo, allumage électrique, volant, tube d'échappement, atteint le chiffre infime de 240 dollars environ, soit 1.200 francs. Ce moteur n'est pas un joujou, croyez-le bien ; c'est un moteur de trois litres de cylindrée, quatre cylindres de 95×100, d'une puissance de plus de 20 chevaux, qui coûterait certainement ici 3 ou 4.000 francs. Et ce n'est pas tout. Sur ce prix de 1.200 francs, le constructeur fait encore, à son agent, une remise de 33 o/o. Voilà donc un moteur vendu à l'intermédiaire 800 francs seulement et qui doit revenir au fabricant à peine à la moitié.

Prenons un autre organe : la transmission, trois vitesses et marche arrière à double train baladeur, avec son levier ; 45 dollars, c'est-à-dire 150 fr. avec la remise. On comprend que pareilles voitures aient des amateurs nombreux et des défenseurs convaincus. Et on s'explique qu'en Amérique, où l'essence ne coûte presque rien, où les taxes et les impôts sont très peu élevés, il faut être presque misérable pour ne pas posséder une voiture automobile. Bien mieux, le constructeur vous dit :

« Ne vous donnez pas la peine de faire réparer, cela vous coûterait aussi cher que d'en acheter une autre. Si vous voulez, rapportez-moi chaque année votre voiture et, pendant trois ans au moins, pour mille francs, je vous en donne une neuve. »

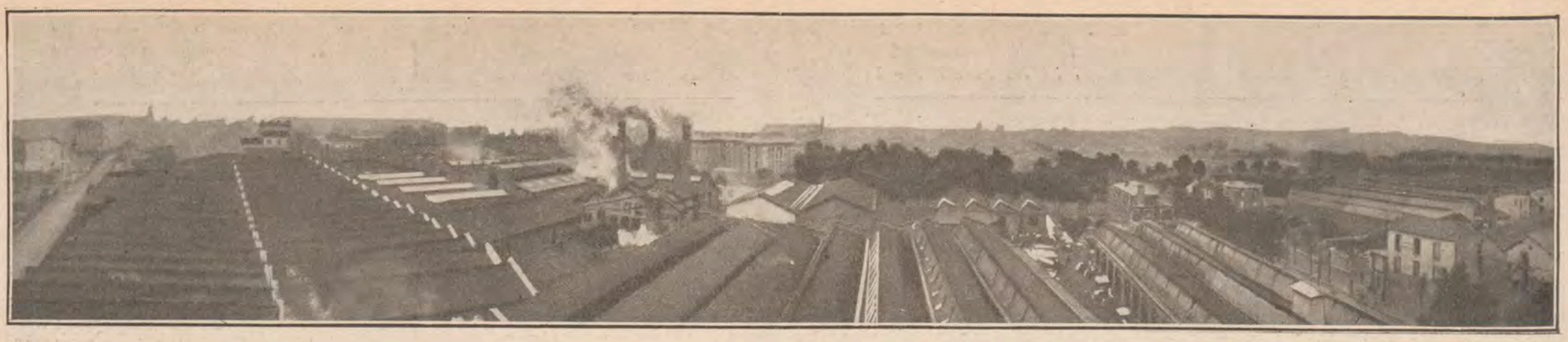
L'usine française qui adopterait cette combinaison ne tarderait pas à avoir une belle clientèle ; mais elle fermerait peut-être bien vite ses portes.

L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Il est certain qu'un résultat aussi extraordinaire ne peut être obtenu que grâce à une puissante organisation, à un outillage énorme, à l'unification du modèle et à la grande quantité produite. Notre confrère *Je sais Tout*, dans un récent article, a décrit en détail les procédés de fabrication américains, nous montrant les différents rayons de l'usine, fonderie, forges, tours, estampage, magasins, montage, carrosserie, emballage, etc... C'est tout un monde ; et il faut qu'il en soit ainsi pour que d'aussi formidables productions, — on parle de mille voitures par jour, 300.000 par an, — puissent être atteintes.

Un tel travail ne nécessite pas plus de 23.000 ouvriers ; ce qui permet de supposer qu'un ouvrier pourrait produire 13 voitures

(1) Cet article ne contient aucune publicité payante.



Les ateliers PANHARD-LEVASSOR, qui occupent une bonne partie du 13e arrondissement, sont entièrement consacrés à la fabrication des tracteurs et des munitions.

par an et que chaque voiture ne demande que 23 journées de travail d'un homme.

Le travail en grandes séries manifeste ainsi sa toute-puissance ; mais il n'est possible qu'en spécialisant la main-d'œuvre et en ne s'occupant que d'un seul et unique modèle. Dans les équipes qui procèdent au montage des châssis, celui qui est chargé de serrer les écrous n'aura pas à placer une goupille, parce que, à changer d'outil, à prendre une pince à la place d'une clef, il perdrait du temps, temps insignifiant pour une seule opération, mais qui, à la fin de la journée, se traduirait par des quarts d'heure. On nous cite des chiffres vraiment stupéfiants comme résultats de ce mode de travail : la main-d'œuvre, sur un de ces modèles à 500 dollars, s'élève à 148 fr. 50 ! Le prix de revient de la matière ouvrée est de un franc le kilogramme, soit 700 francs pour une voiture de 700 kilos, alors que chez nous il faudrait multiplier ce coefficient par 4 ou par 5.

Ainsi la production est aussi rapide que considérable. Et l'on a plaisir à citer, là-bas, le cas de ce visiteur qui put quitter l'usine sur la voiture dont on lui avait montré les pièces détachées à son arrivée, quelques heures auparavant.

Mais toute médaille a son revers ; et il est fort possible que l'importateur de voitures étrangères n'obtienne pas tout le succès qu'il avait escompté. Nous ne sommes pas l'Amérique. Le Vieux Monde ne s'adapte pas facilement aux procédés et à la mentalité du Nouveau. Il faut être né d'hier pour ne pas être, comme nous, esclave de goûts anciens et de traditions.

La multiplication presque sans limite des autos aux Etats-Unis tient surtout aux raisons que nous avons indiquées plus haut, extrême modicité du prix, facilité de renouvellement, faibles frais d'entretien. Avantages, hélas ! ignorés chez nous. Quelque bon marché soit-elle dans son pays d'origine, quand la voiture arrive en France elle est déjà grevée de 50 o/o de sa valeur du fait seul des droits de douane et des frais de transport. L'agent qui l'importe veut son bénéfice ; l'intermédiaire de province tient, lui aussi, à gagner sa vie. Toutes ces majorations aidant, voilà cette marchandise, qu'on a pour rien là-bas, qu'il faut cataloguer au moins 6.000 francs. A ce prix, l'affaire n'est déjà plus si bonne.

Si l'on veut, comme en Amérique, changer de véhicule chaque année, la somme à amortir devient considérable, et il faut y ajouter l'essence qui est très chère, les pneumatiques qu'on ne donne pas pour rien, les impôts et les assurances qui sont autant de gros chapitres au budget.

« Décidément, se dira l'acheteur français, si les dépenses d'entretien sont les mêmes, quelle que soit la voiture employée, américaine, suisse, espagnole ou française, si je ne dois bénéficier que d'une légère économie sur le prix d'achat, mieux vaut encore acheter ce qui se fabrique chez moi. »

Et voilà, du coup, le problème bien clairement posé. Peut-on établir, en France, une voiture, possédant tous les avantages accessoires que l'on trouve sur la voiture américaine, pour un prix égal à celui de cette voiture, rendue ici bien entendu.

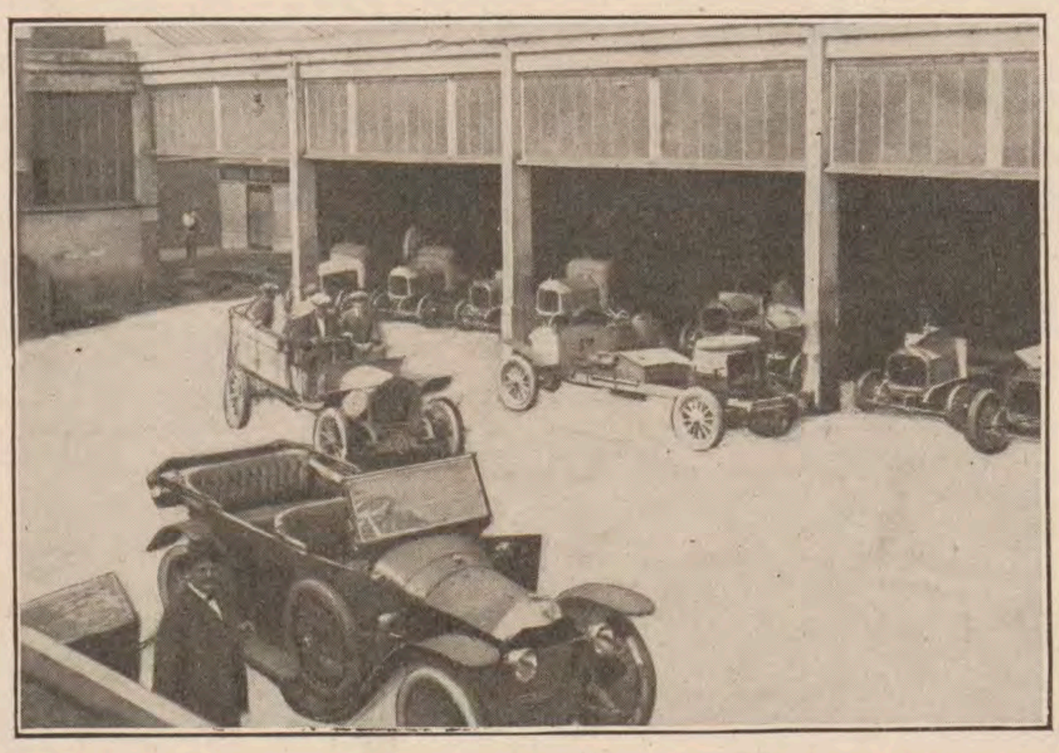
Seuls, les constructeurs eux-mêmes pouvaient nous renseigner. Nous leur avons posé les trois questions suivantes :

La voiture américaine est-elle vraiment à redouter ?... Sommes-nous en état de combattre victorieusement la concurrence ?... Peut-on, à prix égal, établir une voiture aussi complète ?

Voici quelques-unes des réponses qui nous ont été faites :

LA RÉPONSE FRANÇAISE

Aux ateliers ALDA, quintuplés depuis la guerre, c'est en nous promenant à travers un amoncellement de munitions de guerre que M. Charron nous dit :



De chez UNIC sortent chaque jour de nombreux camions légers dont l'emploi est si utile sur le front.

Il ne faut pas vouloir du mal à la voiture américaine ; elle a rendu service à l'industrie française en mettant le pied à l'étrier, ou mieux à la pédale, à bien des gens qui, alléchés d'abord par le bas prix, sont devenus par la suite nos bons et fidèles clients. Elle aura créé un usage auquel il faudra que nous nous soumettions : celui d'offrir à l'acheteur une voiture complète, carrossée, capotée et munie de tous accessoires possibles.

Quant à lui faire concurrence, il n'y a qu'une façon d'y arriver, c'est d'attaquer l'ennemi non seulement chez nous mais partout où on peut le rencontrer et de lutter contre lui et par le nombre et par le prix. Isolément, nul d'entre nous ne pourra le faire ; mais en se groupant, on trouverait les millions nécessaires. Pourquoi ne pas créer un consortium comme on l'a déjà fait pour les roues amovibles, pour l'éclairage et l'allumage électrique, pour les roulements à billes ? Les mêmes associés pourraient, à frais communs, construire en grandes quantités un modèle spécial de voiture légère qui servirait à la fois d'arme pour combattre la concurrence américaine et de réclame pour la fabrication française. Ce serait la meilleure solution de l'entente dont tout le monde parle, tous participant au petit modèle en question et chacun, pour le reste, restant sur ses positions.

Alda continue pour sa part sa 15-chevaux qu'elle vendra toute carrossée, avec mise en marche électrique, entre 12 et 13.000 francs. Ce sera son seul modèle, sauf un certain nombre de six-cylindres dont vous pouvez voir tourner un spécimen au banc d'essai.

M. BELLANGER a, depuis deux ans, décuplé son outillage et son personnel :

En employant, nous dit-il, les méthodes et procédés des Américains, on doit obtenir des résultats sensiblement égaux aux leurs, bien que le prix de la matière première nous mette en état d'infériorité. Mais encore aurait-on, même en Europe, des débouchés suffisants pour justifier le considérable outillage qu'il faudrait réunir ? Il est permis d'en douter et, personnellement, nous nous estimons trop jeunes pour y songer. Nous nous appliquerons donc à perfectionner encore, à fabriquer entièrement chez nous le seul et unique modèle que nous avons produit jusqu'ici, modèle de luxe qui ne comporte pas, même de loin, les énormes productions dont s'enorgueillissent les Américains.

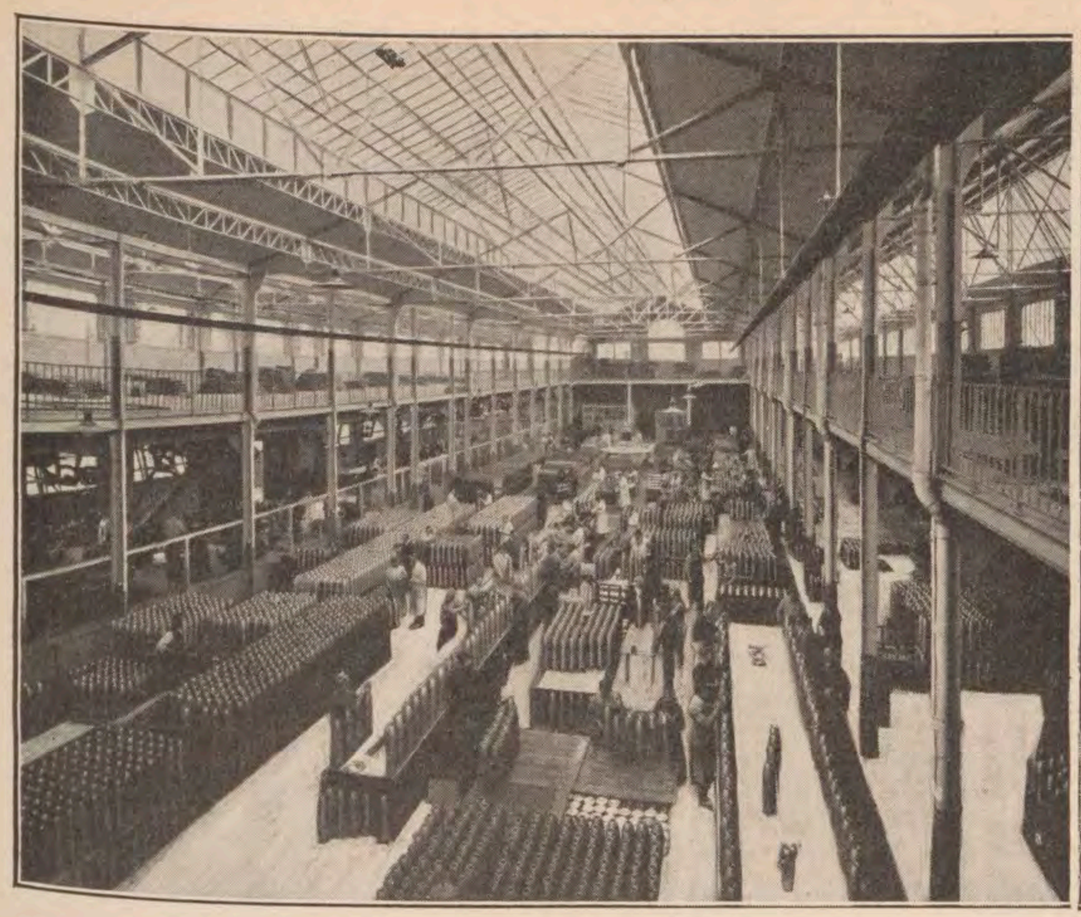
M. ANDRÉ CITROEN, qui administre la Société MORS, a construit au quai de Javel d'importants ateliers consacrés à la fabrication des munitions. Le bruit a couru que ces ateliers, après la guerre, seraient affectés à la construction d'un modèle populaire de voiture automobile. Consulté par nous à ce sujet, M. Citroen a répondu :

A l'heure qu'il est, je n'ai aucune idée définitive de ce que je ferai après la guerre. Tout ce qui a pu être dit sur ce point me concernant ne peut donc être que le fruit d'imagination de certains.

M. BRASIER est grand partisan de l'entente ; mais il voudrait une entente générale, où grands et petits soient également appelés et conviés à jouer un rôle.

On a, malheureusement, et particulièrement dans le monde des agents et négociants en automobile, l'habitude, non pas de vanter sa marchandise, mais de dénigrer celle du concurrent ; triste mentalité, publicité à rebours dont l'étranger profite pour se glisser par le défaut de la cuirasse. Il ne suffira pas que l'Etat nous protège par un relèvement des droits de douane ; il faudrait que l'on se mît d'accord pour apporter des modifications dans nos procédés et nos programmes commerciaux et que, mettant de côté toute jalousie, toute envie, on marchât la main dans la main...

Chez BERLIET, à Lyon, on s'outille activement pour entamer la lutte dès la fin des hostilités. Mais ce n'est pas la voiture amé-



Chez ALDA, ce qui en temps de paix est l'atelier de montage des châssis, sert à la réception de milliers d'obus de 155.

Les ateliers DE DION-BOUTON produisent de grandes quantités de matériel de guerre et notamment les autos-canons.

ricaine à très bon marché, celle qui, même avec une grosse augmentation des droits de douane, pourra se vendre en France entre 5 et 6.000 francs que l'on vise ; c'est la catégorie au-dessus.

Une très importante usine se monte en ce moment à Lyon, route d'Heyrieux, pour construire en très grandes séries un seul et unique modèle dont voici les caractéristiques : moteur 80-140, mise en marche et éclairage électriques, torpedo six places, capote, pare-brise, cinq roues amovibles métalliques. Cette voiture sera vendue pour 12 chevaux, à un prix non encore définitivement fixé, mais qui variera entre 9 et 10.000 francs.

M. CLÉMENT connaît à fond la voiture américaine ; il en possède dix modèles différents qu'il a expérimentés sans merci.

Nous ne pouvons pas atteindre le prix de revient auquel arrivent les Américains grâce à leur énorme production. La très grande majorité de leurs usines ne font que du montage de pièces et organes pris chez des spécialistes. Telle maison ne fait que des changements de vitesse, telle autre des ponts arrière, celui-ci des essieux, celui-là des roues ou des embrayages. Il s'ensuit que là où nous faisons mille pièces, l'Américain en débite un million et dispose pour cela d'un outillage qui s'amortit dans le rapport de 1 à 1.000.

Nous n'avons pour nous défendre que les tarifs douaniers d'une part, la qualité supérieure de notre fabrication d'autre part, et aussi, si cela se pouvait, une entente générale, permettant à chacun d'entre nous de limiter le nombre de ses modèles, de se cantonner dans celui que le voisin ne produit pas, de réduire en un mot la concurrence sur notre propre marché.

De M. DELAGE, qui entrevoit très froidement l'avenir :

Si nous ne faisons pas le nécessaire, je crois très sincèrement que nous serons, en ce qui concerne toutefois les petites et moyennes voitures, écrasés par l'Amérique. Mais si nous voulons regarder le danger bien en face, nous pourrons lutter avantageusement contre cette concurrence et bien vite replacer notre pays au premier rang de l'industrie automobile.

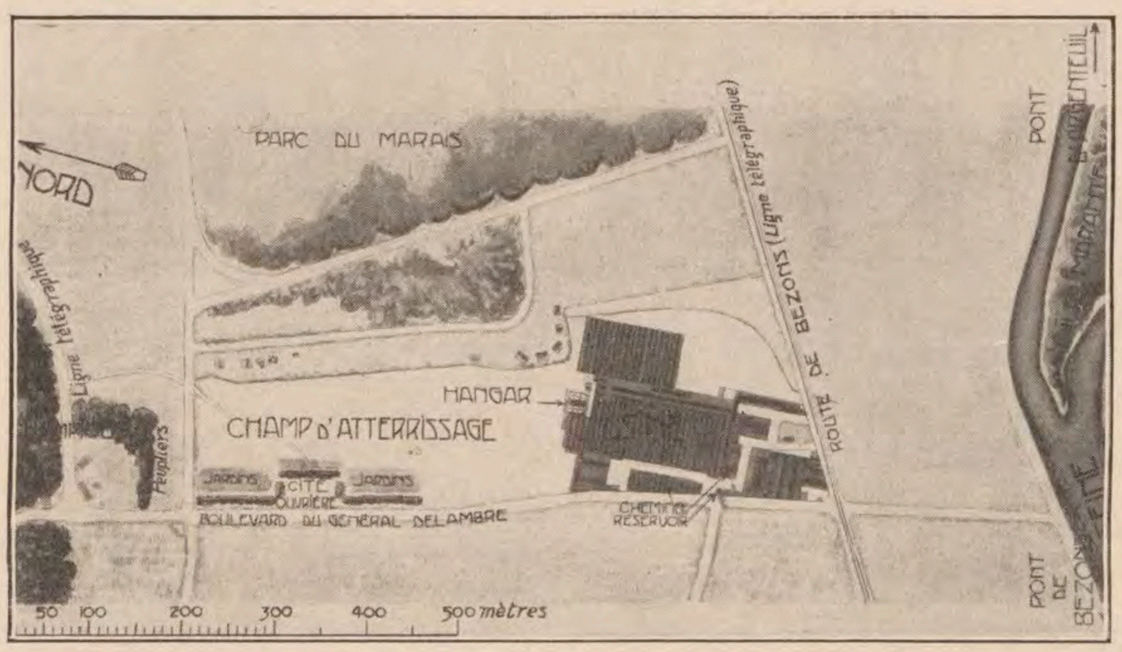
Nous avons contre les Américains divers avantages : le transport, les frais de douanes, la rétribution de l'agent général ou de la filiale que toute maison étrangère devra avoir ; enfin, aussi bien en France qu'à l'étranger, un client français préférera toujours une voiture de construction française, même 20 o/o plus cher. La lutte nous sera donc relativement aisée.

Quant à la protection par des droits de douane, je crois que ce sera une mauvaise chose. Que, pendant un an ou deux, ces droits soient appliqués, ce sera toute justice, car il nous faut bien un temps matériel pour nous ressaisir et réinstaller nos usines, mais prolonger au delà aurait, je le crains, des conséquences funestes qui ne tarderaient pas à se faire sentir.

M. NICAISE, administrateur de la Société LORRAINE-DIÉTRICH, craint bien que la voiture américaine n'apporte quelque perturbation sur le marché français :

Ce n'est pas tant par la quantité, nous dit-il, que par une organisation très bien comprise du travail que l'industrie américaine arrive à ces bas prix si remarquables. Elle sait faire rendre le maximum à la machine-outil ; son usinage est parfait, à ce point que l'ajustage n'entre pour ainsi dire pas en ligne de compte et qu'à l'atelier de montage, on ne connaît plus la lime ni l'étau ; la pièce se monte sans retouche comme se remontent les pièces d'une voiture en réparation. De ce fait, voilà déjà une grosse main-d'œuvre économisée.

A un atelier monté spécialement pour construire un modèle unique, préalablement bien mis au point, 50.000 voitures seulement suffiraient pour que l'entreprise soit brillante. Malheureusement nos usines ne sont pas outillées pour ce travail spécial et bien déterminé. Tout serait à refaire, et la gravité de la décision à prendre fait hésiter. Nous nous consacrerons ici à la voiture de grand luxe et notamment à une six-cylindres qui rivalisera avec les meilleures et les plus cotées.



La Société LORRAINE-DIÉTRICH consacre une partie de ses ateliers d'Argenteuil à l'aviation. C'est la première usine qui ait installé un champ d'atterrissage pour son usage particulier.

Aux ateliers DE DION-BOUTON, c'est ce dernier que nous avons rencontré. Voici le résumé de notre conversation :

L'Amérique n'est redoutable que si nous le voulons bien. Elle produit beaucoup, mais elle a de l'automobile une conception que notre mentalité n'accepte pas. On ne répare pas en Amérique ; on change de voiture, et souvent. Naturellement, il faut de la marchandise à bon marché à ce genre de clientèle qui, très nombreuse au Nouveau-Monde, n'existe pas chez nous.

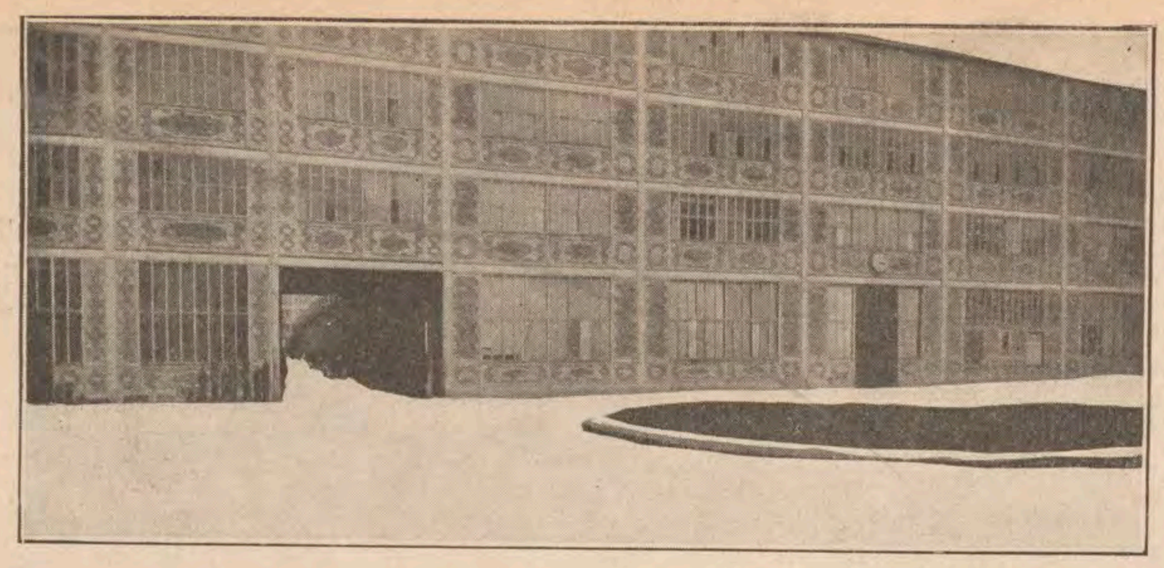
Nous pouvons, et c'est ce que nous ferons, réduire le nombre de nos types de façon à unifier davantage notre fabrication et à amortir les frais d'outillage sur un beaucoup plus grand nombre d'unités semblables. Les droits d'importation aidant, nous serons ainsi bien placés pour ne redouter personne. Il serait à souhaiter que les constructeurs s'entendissent entre eux pour ne pas se concurrencer sur les mêmes modèles.

Chez PEUGEOT, c'est M. Kœchlin, fondé de pouvoir de la Société, qui nous répond :

Nous ne comptons rien changer à notre catalogue actuel et resterons fidèles à la construction de la voiture de luxe qui, dans son ensemble, n'a rien à redouter de la voiture américaine. C'est plutôt le modèle à bon marché qui paraît menaçant. Sur ce terrain, il me semble que le constructeur qui voudra s'outiller pour faire 10.000 voitures d'un même type et qui ne fera rien autre, arrivera aisément à un résultat satisfaisant, d'autant plus satisfaisant que ce modèle aura été étudié en France par des Français, sera plus plaisant à l'œil et répondra mieux qu'aucune construction étrangère au goût et à la mentalité français.

Chez PANHARD ET LEVASSOR, nous avons eu avec MM. Panhard et de Knyff une longue et intéressante conversation :

L'Amérique produit en très grandes quantités et, profitant des deux années qui viennent de s'écouler, au cours desquelles l'industrie française a été complètement arrêtée,



Les ateliers DELAGE, dont nous reproduisons l'éloquente façade, sont entièrement consacrés au matériel de guerre.

elle a encore augmenté sa production, fondé de nouvelles usines, comme si notre inaction devait durer toujours. Il y aura donc inévitablement, et plus tôt qu'on ne pense, surproduction et crise.

La voiture américaine est faite pour les mauvais chemins américains où l'on ne peut aller vite. Sur nos belles et bonnes routes françaises, où toutes les allures sont possibles, durera-t-elle ?

Nous avons bien pensé créer un petit modèle ; mais c'était modifier tous nos programmes, refaire de nouvelles usines, un outillage nouveau, alors qu'une maison lyonnaise se monte, nous dit-on, dans ce but spécial et a de grandioses projets. A quoi bon ? Nous avons des spécialités, notamment nos moteurs sans soupapes, qui suffisent à occuper toute notre activité.

Aux usines RENAULT frères, M. Duc nous reçoit :

Nous n'avons guère pour l'instant le loisir de nous occuper de l'après-guerre; néanmoins la question ne nous laisse pas indifférents, croyez-le bien. Si, malgré le régime protectionniste qui nous régit, nous avons à lutter contre l'industrie américaine, nous lutterons par la qualité contre la quantité.

Il ne faut pas oublier que la France a une capacité d'absorption limitée ; que, d'autre part, le Français est habitué à notre construction, à la ligne des voitures françaises ; il garde volontiers une voiture quatre et cinq ans de suite. Pour avoir toutes ces garanties, il ne craindra pas de payer un peu plus.

Nos projets ? C'est probablement sur notre type 11-chevaux que nous porterons particulièrement nos efforts et nos études. Quant au prix, que l'on voudrait voir baisser, on ne saurait rien établir dès aujourd'hui. Il faudra voir plus tard quel sera le cours de l'acier et des autres matières qui rentrent dans la construction d'une voiture automobile.

MM. TURCAT-MÉRY ont répondu à nos questions :

L'automobile n'est pas encore arrivée, comme la bicyclette, à sa forme définitive. Elle est encore et continue à être perfectible. Et c'est cette voiture, encore perfectible, donc imparfaite, qu'il faut construire par centaines de mille ! pour laquelle on devra élever une usine si spécialisée qu'il sera impossible de changer ni une pièce de la voiture ni même l'ordre dans lequel les pièces seront montées. Et l'on sera conduit à continuer l'année suivante un modèle dont le frein sera jugé insuffisant ou la suspension défectueuse ? Nous n'avons pas ce courage.

Faire 500 voitures par jour ne nous tente pas. Il y a des montres à 2 fr. 25, mais il y a encore des acheteurs pour le chronomètre de valeur. Nous continuerons donc la voiture d'amateur.

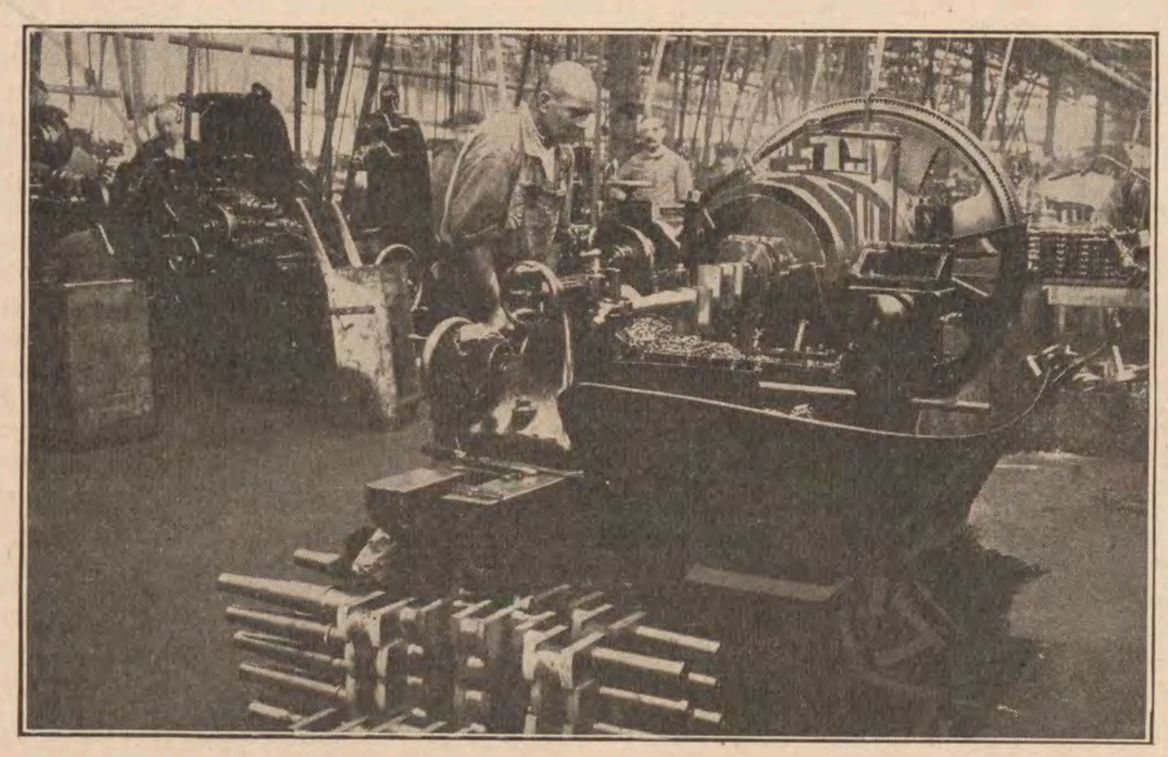
M. GEORGES RICHARD, qui dirige la Société des Automobiles UNIC, est très catégorique :

Rien à craindre chez nous. C'est sur le marché étranger, qui absorbe 70 o/o de notre production, que l'Américain sera gênant. Quant à faire la même marchandise que lui, impossible. Et, d'ailleurs à quoi bon ? Les deux peuples diffèrent tellement!

De même que le Français fait ressemeler ses chaussures, de même il fait réparer sa voiture et tient à la conserver longtemps. L'Américain, pas. La voiture d'occasion qui, chez nous, passe entre plusieurs mains et conserve sa valeur, n'existe pas pour lui. Nous produisons relativement peu, mais bien.

On aura beau faire, le Français sera toujours artiste. Couturier ou constructeur d'automobiles, ce n'est jamais que des modèles qui sortiront de ses mains, modèles que l'étranger copie plus ou moins servilement, industrialise et revient nous vendre sous une autre étiquette.

Et c'est pourquoi je crois bien qu'il n'y aura rien de changé dans les habitudes de l'industrie française.



Chez BRASIER, des obus, des camions, et surtout des moteurs d'aviation sont livrés chaque jour pour les besoins de la défense nationale.

Les ateliers CHENARD-WALCKER, DELAHAYE, DELAUNAY-BELLEVILLE, ROBERT SCHNEIDER, ROLLAND-PILAIN, absorbés par les travaux de la défense nationale, n'ont pas le loisir de s'occuper de la question ou s'en remettent à la Chambre syndicale du soin de résoudre le problème.

L'habillage de la voiture, la carrosserie, est un facteur important dans l'établissement du prix. Mais il y a le costume sur mesure et la confection. Cette dernière est la seule à considérer dans la voiture à bon marché, et nous avons demandé à la CARROSSERIE INDUSTRIELLE, à M. BOTTIAUX, à M. VÉDRINE, ce qu'ils pensent de la question.

On peut faire de la carrosserie pour le moins aussi bonne que la carrosserie américaine et à un prix sensiblement égal, mais à la condition de procéder par grandes quantités. Pour cela, il faut que nos constructeurs unifient leurs châssis.

Donnez-nous de grandes séries, nous ferons aussi bon marché qu'on ne fait aux Etats-Unis et nous ferons mieux.

Quant aux BELVALLETTE, KELLNER, LABOURDETTE, ROTHSCHILD, les grands carrossiers sur mesure, la question ne saurait les toucher ni de près ni de loin.

Que conclure à la suite de cette enquête ?

Que, généralement, on ne semble pas redouter la voiture américaine ;

Que la qualité de notre fabrication, aidée par le relèvement des droits de douane que chacun souhaite, aura raison de la concurrence ;

Qu'il convient d'attendre le résultat de l'expérience pour savoir ce que vaut vraiment la voiture américaine;

Mais qu'il faudrait néanmoins établir une entente entre les constructeurs pour diminuer la trop grande variété des types existants, unifier les châssis et répartir les quelques modèles adoptés entre les différents ateliers. Ce dernier vœu nous paraît être la donnée la plus délicate du problème.

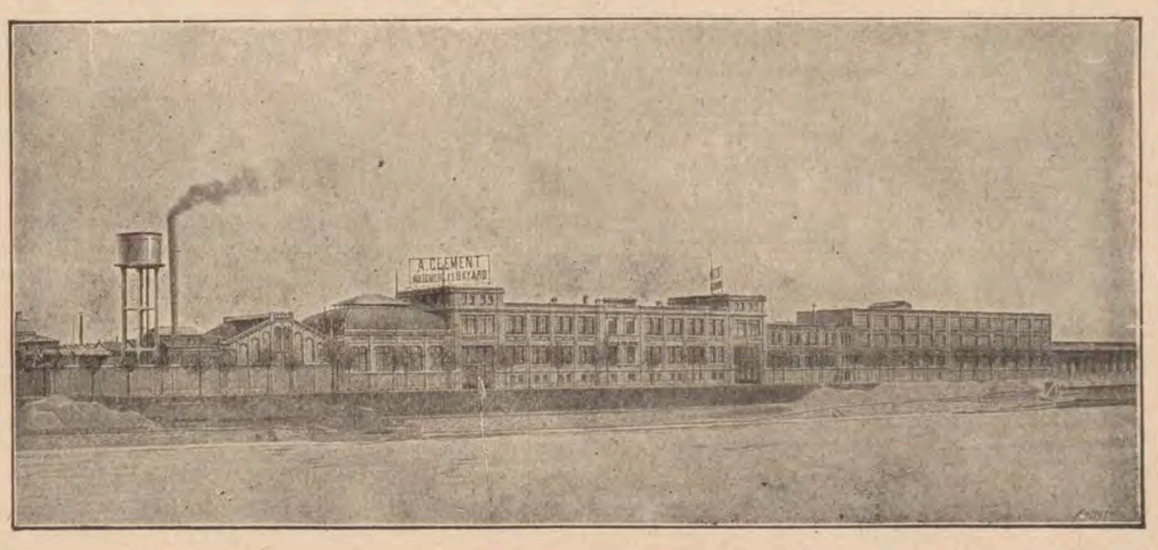
On devine toutefois dans l'ensemble des opinions le sentiment presque unanime que l'industrie française peut parfaitement établir une voiture, en tous points équivalente à la voiture américaine, aussi complète qu'elle, mais de genre, d'aspect, de goût français, et, qui plus est, de prix égal.

Si le résultat, comme d'aucuns le disent, peut être acquis avec une simple série de 10.000 voitures, il est à souhaiter que l'expérience soit tentée.

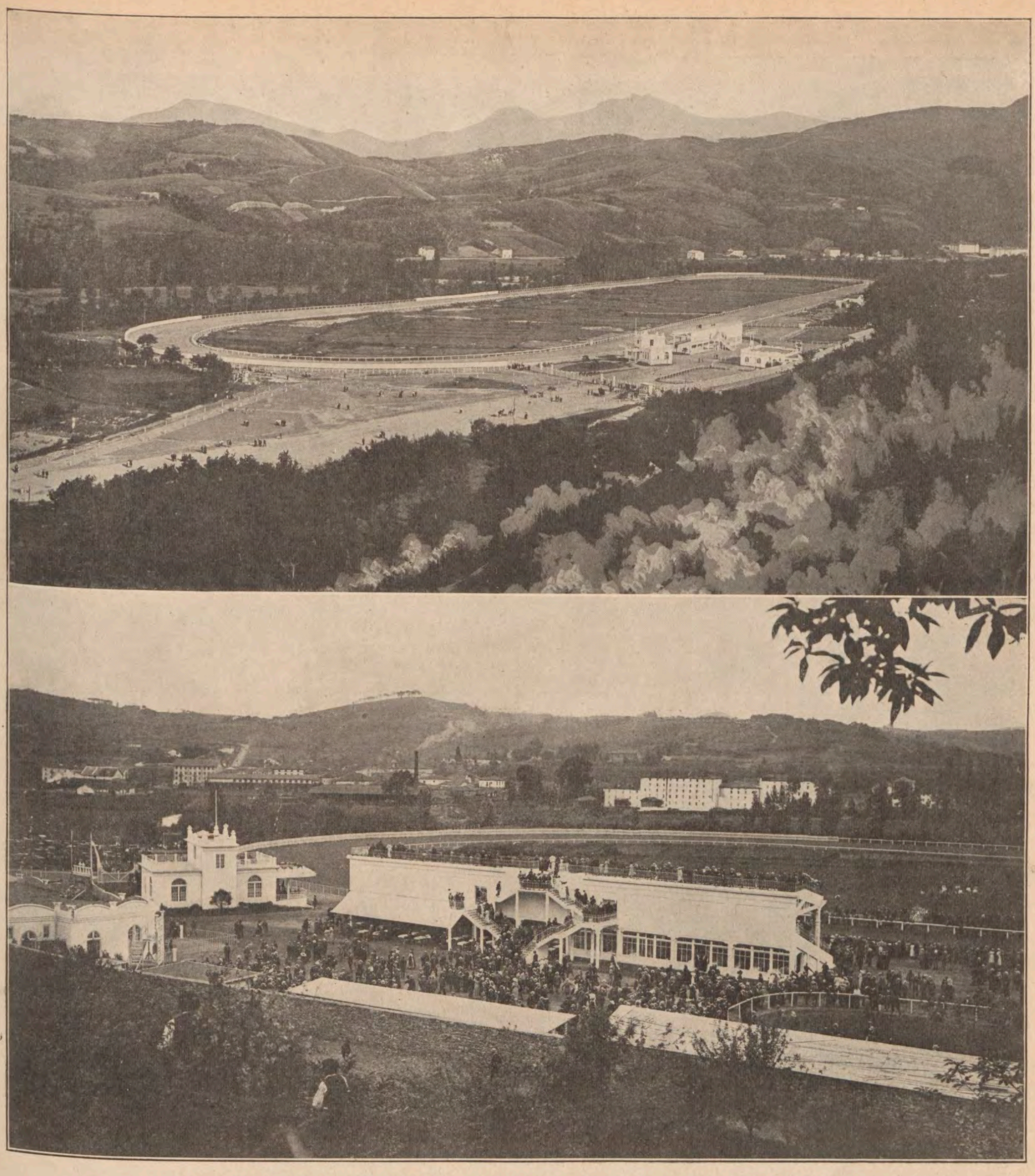
Toute la production serait certainement bien vite placée, peut-être même sans sortir de France.

Mais il est un autre problème qui se pose dès maintenant : c'est celui de l'essence. La production sera-t-elle bientôt suffisante pour alimenter les automobiles dont le nombre augmente chaque jour dans de très grandes proportions ?

PAUL MEYAN.



Chez CLÉMENT-BAYARD, c'est, avec les milliers d'obus quotidiens, le moteur des dirigeables que l'on construit sans trêve.



UN NOUVEL HIPPODROME : SAINT-SEBASTIEN

La création des courses de Saint-Sébastien a été le fait d'une initiative très heureuse. Les organisateurs du meeting ont poursuivi un double but : suppléer au défaut de courses en France et prendre rang, dans l'avenir, pour remplacer le meeting de Bade.

En quelques semaines, un terrain a été aménagé, des tribunes ont été construites, des boxes ont été édifiés; un programme complet a été élaboré, débutant par un prix de cent mille francs et comprenant quarante-deux journées, dotées d'un budget d'environ un million de francs. L'œuvre entreprise a été très justement couronnée d'un brillant succès, qui doit nous donner confiance pour les années suivantes. Car, après avoir si habilement triomphé des difficultés que présentait un début quelque peu délicat, les organisateurs, nul n'en doute, auront à cœur d'accorder au côté sportif de leur meeting une part supérieure à celle qu'ils ont dû lui mesurer cette année: ils y arriveront certainement, ne serait-ce qu'en réduisant la période de temps sur laquelle s'exercent leurs efforts. Dépourvus depuis de longues années d'allocations à se partager, les concurrents français ont montré un certain empressement à répondre à l'appel de la Société de Saint-Sébastien. Sur les deux cent quarante-deux chevaux pour lesquels furent remplies les formalités d'exportation temporaire en Espagne, deux cent vingt environ passèrent la frontière. Plus d'un quart était représenté par les effectifs des écuries W.-K. Vanderbilt et J.-D. Cohn, qui se taillèrent la part du lion. La journée d'ouverture, le 2 juillet, comprenait le Grand Prix de Saint-Sébastien avec vingt-six concurrents dont quatre représentaient l'écurie de M. J.-D. Cohn: les trois-ans Teddy, Rabanito, Chicambank et le cinq-ans Spirt; trois portaient les couleurs de M. W.-K. Vanderbilt : le trois-ans Meigs et les quatre-ans Mazzara et Royal Eagle.

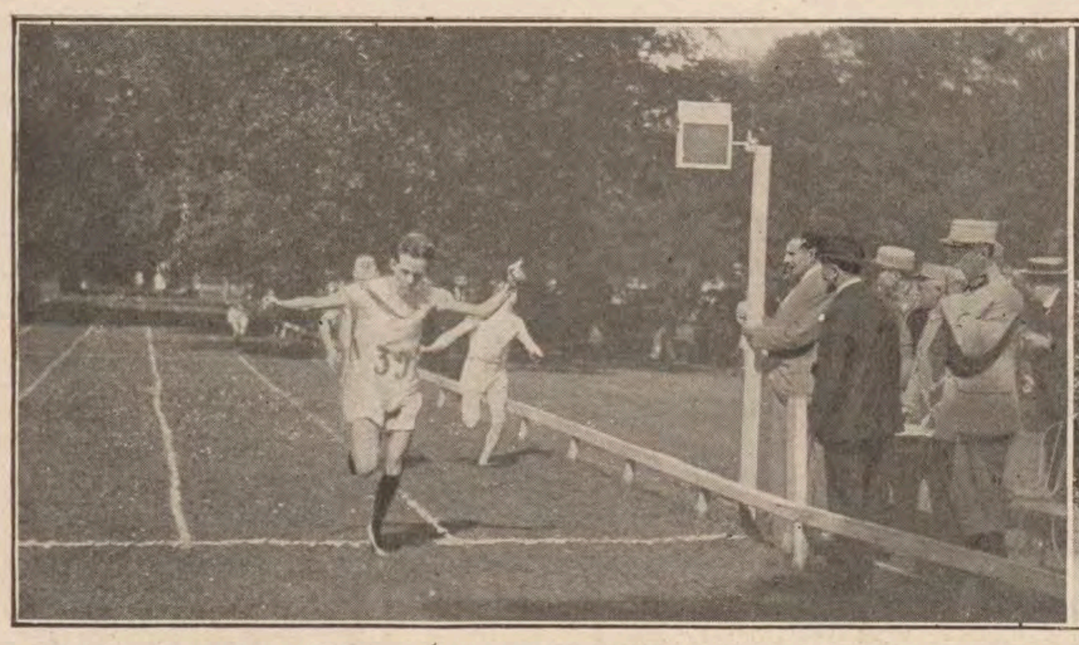
Au poteau d'arrivée, Teddy précédait de trois longueurs Spirt, lui-même à une tête devant Meigs. Un des premiers produits de Faucheur, Mihran, à M. G. Negropontes, se plaçait quatrième tout près et confirma par la suite cette bonne performance.

Dans l'épreuve capitale des deux-ans, il n'y avait que sept partants, dont deux à M. W.-K. Vanderbilt: Peter Piper et Brumelli; et trois à M. J.-D. Cohn : Good Luck, Crow Prince et Dinant. Cette fois encore, l'avantage resta à un représentant de M. J.-D. Cohn, Good Luck, toutefois sérieusement menacé par Peter Piper, second à une encolure; Brumelli était troisième à une longueur et demie. Teddy et Good Luck sont fils d'Ajax et proviennent du fameux élevage de M. Edmond Blanc. — R. R.

LES EVENTS DE FOOTBALL-ASSOCIATION

La finale de la Coupe Nationale (25 juin) mit aux prises le Stade Français et le Club Athlétique de la Société Générale qui fut déclaré vainqueur, le S. F. ayant abandonné le terrain. On voit ici une descente de Bard (C. A. S. G.) qui menace les buts du S. F.; Mac Donald (S.F.) pare; mais, d'un coup de tête, Bouillot (C. A. S. G.) arrête le dégagement.

L'équipe du Stade Rennais Université-Club, gagnant de la Coupe (interfédérale) des Alliés 1915-1916 : Bethencourt (1); Moglin (2); Py (3); Vascout (4); Gauvin (5) Duyot (6); Scoones (7), cap; Van Ramdwick (8); Belfast (9); Leclerc (10); Claise (11) Didier (12).

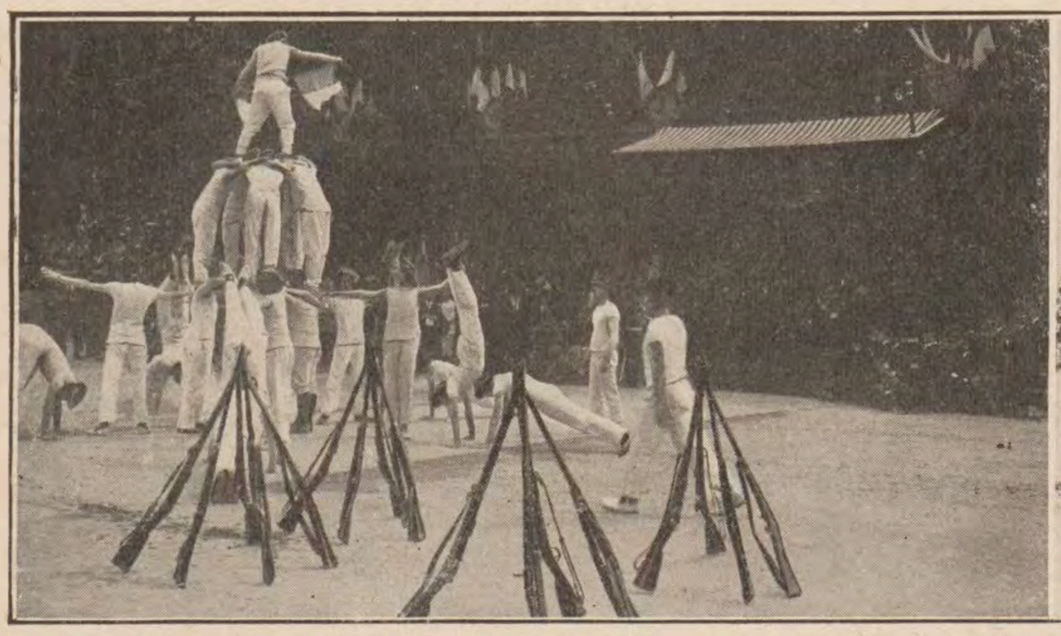


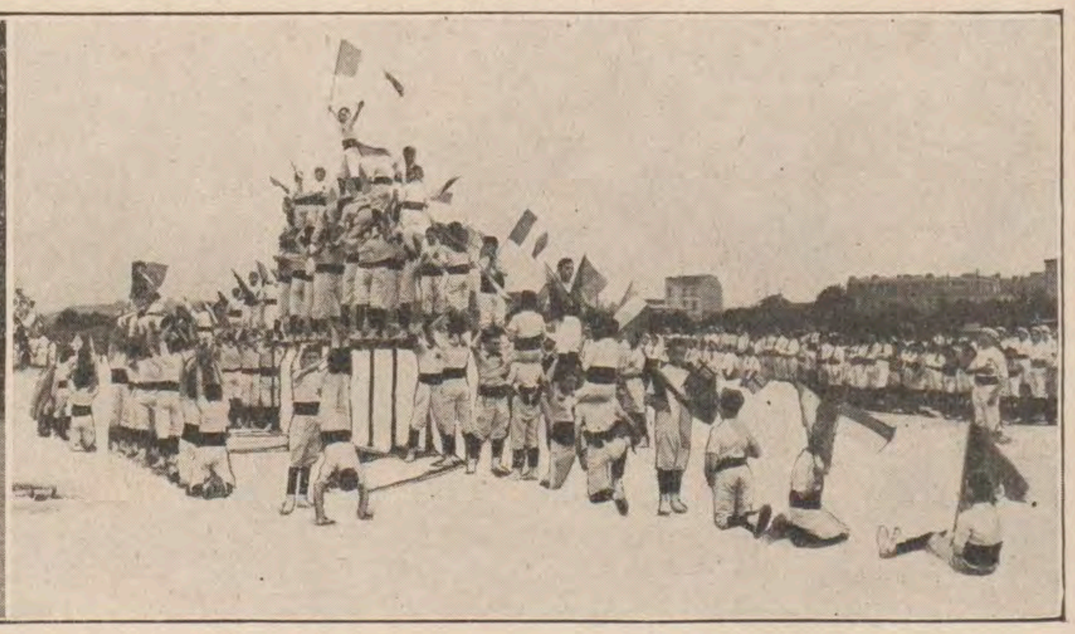
LES GRANDS PRIX DU RACING CLUB DE FRANCE (2 juillet).

Le Racing Club de France avait eu la touchante idée de donner à chacune des épreuves de cette réunion le nom d'un grand athlète disparu.

L'arrivée du prix Michel Soalhat (800 mètres scratch): Keyser, du R. C. F., triomphe devant Audinet et Irondelle, l'un et l'autre du C. A. S. G.

Le saut de la rivière dans le prix Chavez (hand. de 1.200 mètres steeple-chase) Girony (n° 65) et Geyes (n° 159) se reçoivent correctement.



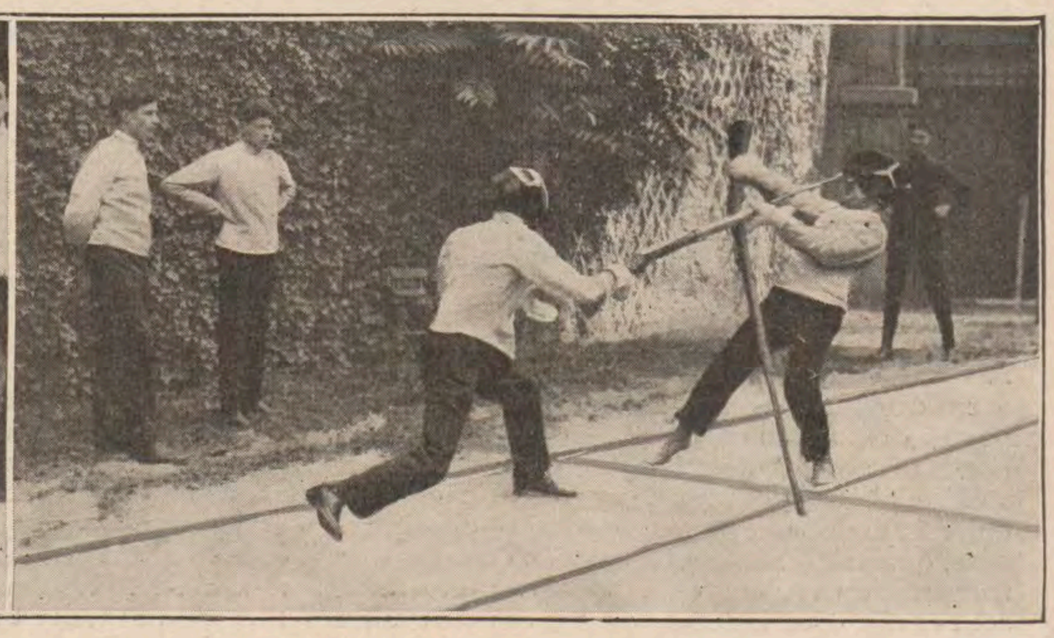


DEUX MANIFESTATIONS DE PRÉPARATION MILITAIRES

La Préparation militaire est le sujet du jour, surtout par suite de la proposition de loi votée par le Sénat et destinée à la rendre obligatoire

Une pyramide par les membres de l'Union des Sociétés de Préparation militaire (18 juin, aux Tuileries).

Une pyramide par les membres de la Fédération gymnique et sportiv des Patronages de France (9 juillet, à Gentilly).



LE CONCOURS DE LA SOCIÉTÉ "LA BAIONNETTE" (Paris, juillet).

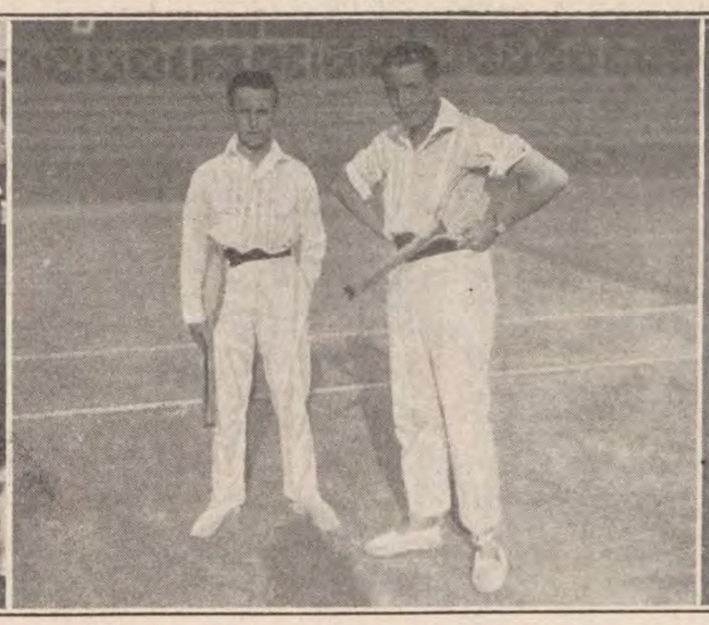
L'escrime à la baïonnette, sport qui ne comptait qu'un nombre restreint de fanatiques, reçoit de la guerre une impulsion nouvelle.

Les qualifiés de la finale: Gasgeti (1); Faure (2); Néreau (3); Claude (4); Varaillon (5); Gauthier (6); Hemann (7); Couture (8); Doré (9).

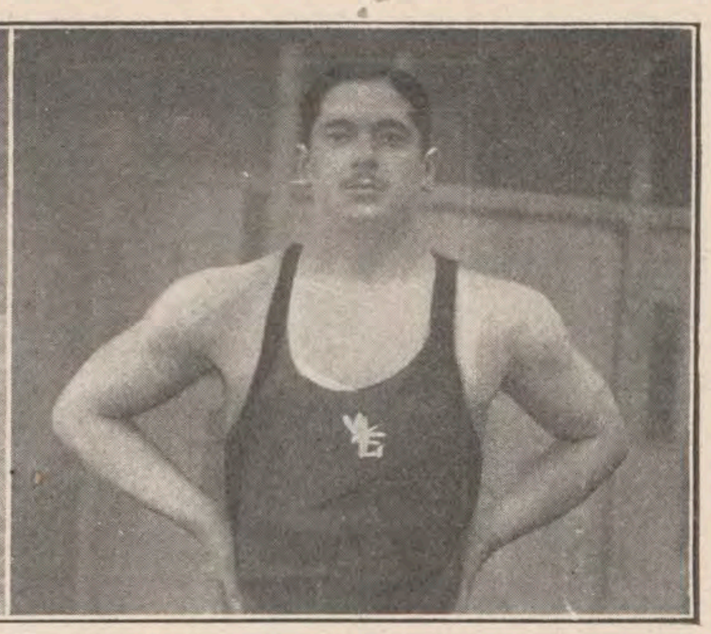
Voici une passe d'un match de la finale; on y voit Gauthier se fendant et touchant Faure au masque.

LE TRIMESTRE SPORTIF

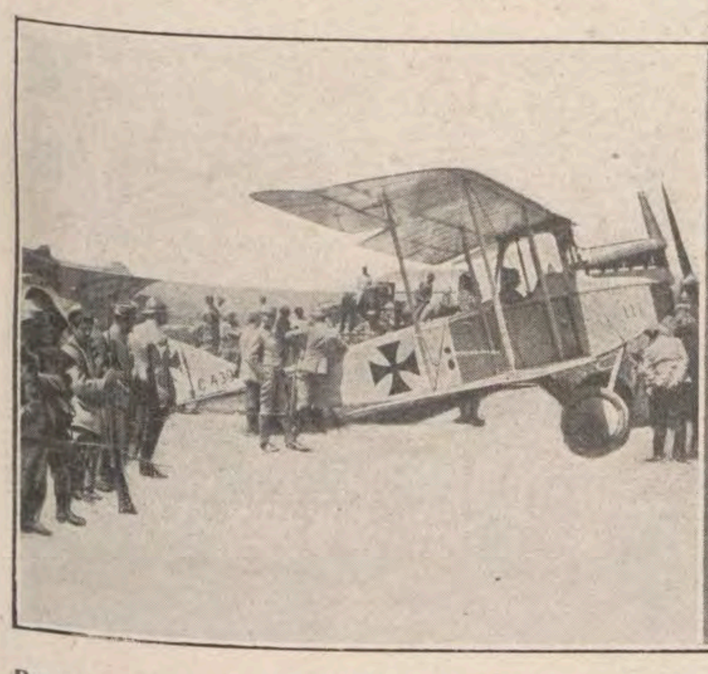
Le cycliste Ali Nefati, qui, le 25 avril, gagnant au Vélodrome du Parc des Princes, la Roue d'Or : 100 kilomètres avec entraîneurs à bicyclette en 2 h. 26 m. 4 s. 1/5.



Les tennismen Barbas et Clerc, élèves du Lycée St-Louis, qui ont joué, le 18 juin, la finale du Championnat interscolaire de tennis. Clerc a battu Barbas par 6/4 et 6/2.



Le nageur Rigal, de la Libellule, qui, le 10 juillet, a gagné le Critérium de 100 mètres en nage libre en 1 m. 30 s. C'est un des meilleurs crawlers français.



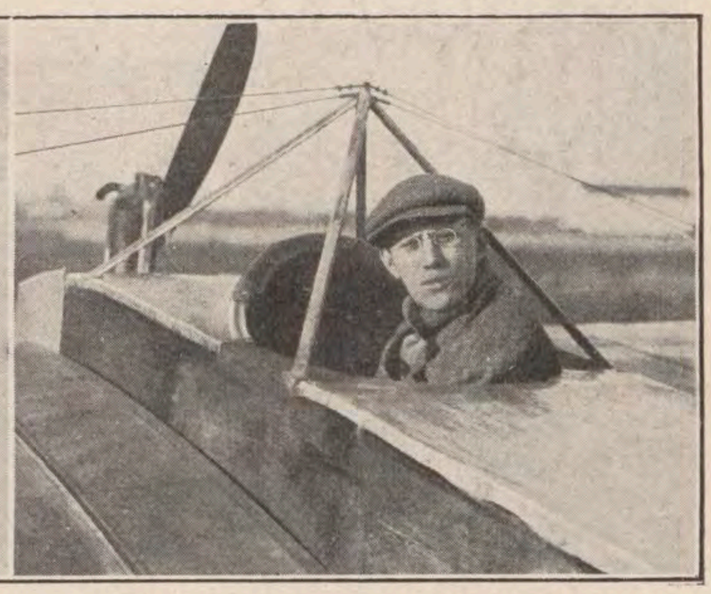
Biplan de bombardement allemand Rempler-Taube (moteur Mercédès avec tuyau d'échappement amortissant les bruits du moteur), abattu aux Islettes, le 5 juin, par le sergt Barnay.

L'aviateur Bertin, lauréat de l'Académie des Sports : le 24 août 1915, a pris et ramené un de ses camarades blessés, dont l'appareil s'était brisé en pays ennemi.

Aviatik abattu près de Bolante. C'est le... dixième avion abattu par Navarre. On sait que la maîtrise de pilote de Navarre est inouïe.

Le rameur Sinigaglia, sous-lieutenant, qui vient d'être tué sur l'Isonzo. En 1911, champion d'Europe en skiff, et en double sculls (avec Mariani, qui vient également d'être tué), il avait, en juin 1914, enlevé à Juvisy la Coupe des Nations.

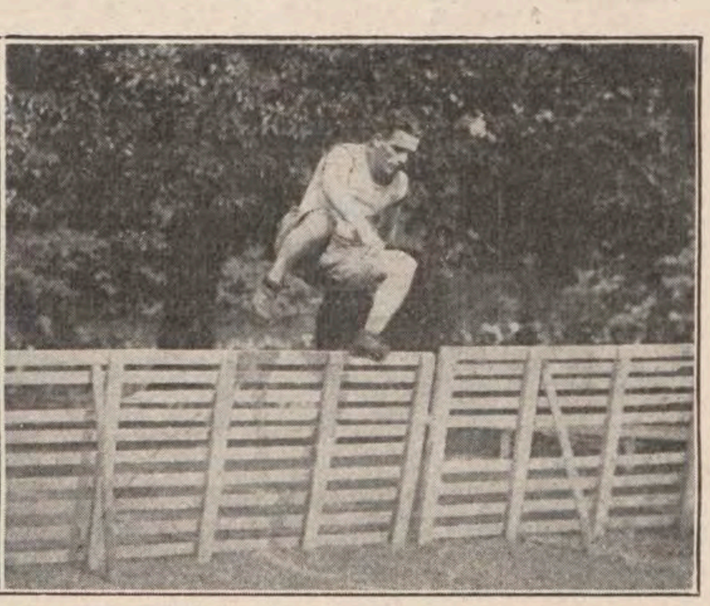
Le major Leslie Cheape, qui était l'étoile de l'équipe de Lord Wimborne et qui défendit si brillamment les couleurs anglaises aux Etats-Unis. Il vient d'être porté officiellement comme « disparu ou mort ».



L'aviateur français Marc Bonnier, médaillé militaire vient d'être tué sur le ront russe. Aviateur d'avant la guerre, son raid aérien Paris-Le Caire lui avait valu la notoriété.

Ellegaard, Sergent, Pouchois, Ali Nefati, Berthet, concurrents de la course des 100 kilomètres à l'américaine, par équipes de deux coureurs, disputée au Parc des Princes, et gagnée par Masson-Chocque (20 août 1916).

Private Garrett, footballer réputé, gagnant le 100 mètres dans la réunion organisée au profit des blessés français par l'Army Service Corps, au Racing Club de France, au Bois de Boulogne, le 27 août.



Private Garrett, sautant la dernière haie dans la course de 110 mètres avec haies de 0 m. 90 qu'il gagna dans cette même réunion, où le sport pur et le sport gai furent unis, le succès fut complet.

MARCHAL, QUI A VOLÉ DE NANCY A CHOLM (1.300 KIL.)

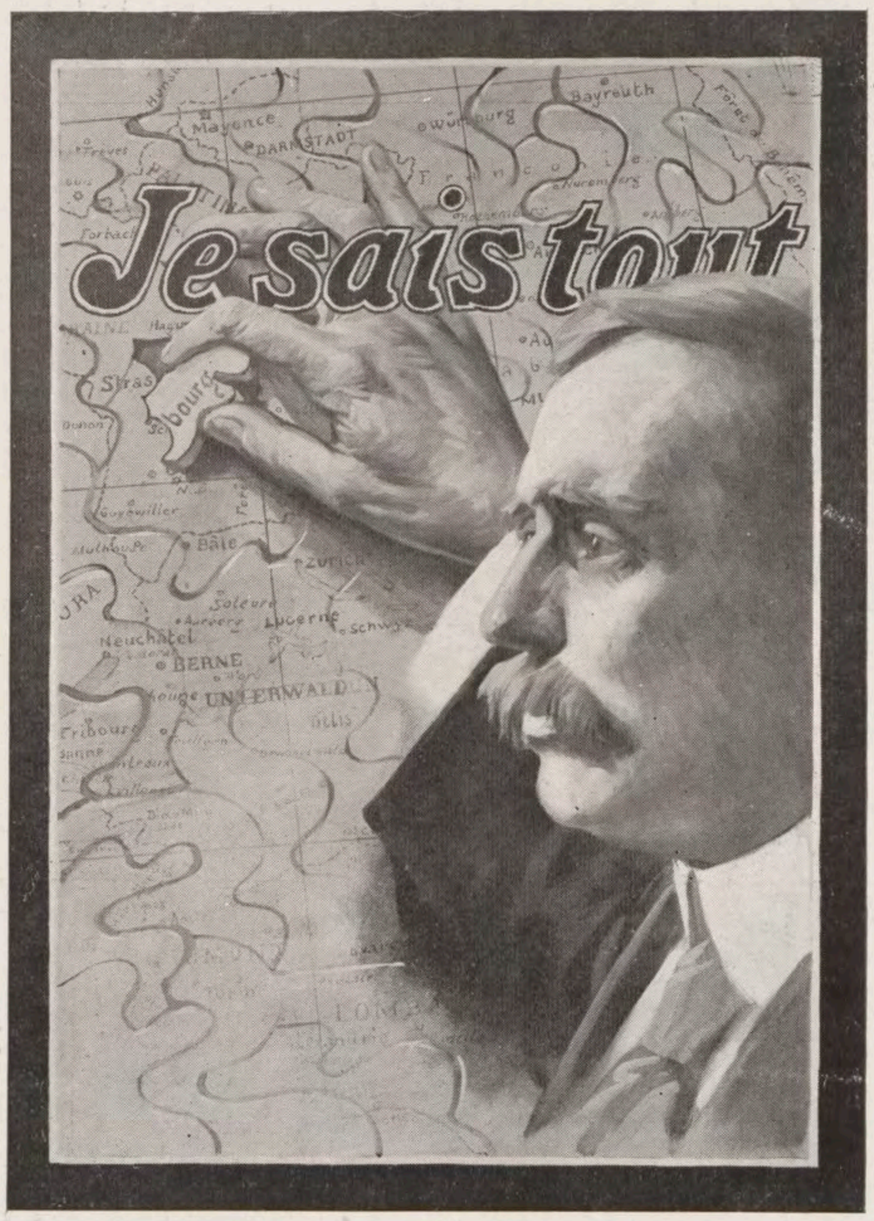
LE 20 juin dernier, à 21 h. 30, le sous-lieutenant aviateur A. Marchal partait de Nancy à bord d'un biplan ayant 14 heures d'essence. Il volait pendant toute la nuit, lançait à l'aurore des proclamations sur Berlin et continuait sa route vers la Russie. Une panne de bougie l'obligeait d'atterrir le 21 juin, à 8 h. 30, à Cholm, en Pologne envahie, à moins de 100 kilomètres de nos alliés. Le pilote qui avait réussi à couvrir plus de 1.300 kilomètres, à une moyenne de 120 à l'heure, finissait sa merveilleuse envolée, alors que quelques minutes plus tard il aurait pu descendre parmi les Russes. Au point de vue sportif, on ne saurait trop rendre hommage à l'habileté de l'aviateur effectuant pendant toute la nuit son voyage à une vitesse vertigineuse. La moindre panne de son rotatif l'aurait voué à une mort certaine. Les avions de chasse ne sont pas faits pour les randonnées nocturnes. Marchal prend place à juste titre à côté des grands héros de l'aviation : Brindejonc des Moulinais, que la mort vient de nous ravir, Garros, Gilbert. Si l'on étudie la performance au point de vue militaire, on peut regretter que ce soit des proclamations et non des bombes qui aient été lancées. Il faut hurler avec les loups, dit-on. Les Allemands auraient été singulièrement atterrés si leur réveil avait été provoqué par quelques explosions d'obus venant directement de Nancy. Ils auraient eu peur, ils auraient compris que, quelle que soit la distance, nulle cité n'est inviolable pour nous. Je ne dis pas que les dégâts auraient été considérables, certes non, mais ils auraient été un échantillon de ce que nous pourrions faire en plus grand le cas échéant. Et puis, l'ennemi n'aurait pu, comme il l'a fait, déclarer que Marchal n'avait pas survolé Berlin. Des proclamations, on les balaye; des trous d'obus ne se comblent pas en quelques minutes. La sentimentalité a vécu. Paris, le 31 août 1914, recevait la première visite des Boches. S'ils n'y reviennent plus, ce n'est point par grandeur d'âme, c'est parce qu'ils ont peur, c'est parce qu'ils savent le sort qui leur serait réservé. Donc, frappons comme ils voudraient frapper, et si nous devons admirer sans réserve l'acte du sous-lieutenant Marchal, nous trouvons néanmoins fâcheux que son chargement ait été fait de chiffons de papier, alors qu'il pouvait être composé d'obus. Les Allemands n'écriraient pas aujourd'hui que nos avions ne peuvent emporter des bombes à une aussi grande distance. — J. M.

Le Gérant: A. BABURLÉ.

Paris. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Rousin.

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

Le Roi des Magazines
est aussi, désormais,
le Magazine de
l'énergie nationale.



Sciences
Inventions
Questions sociales
Armée, Marine
Industrie, etc.

DANS LE NUMÉRO DU 15 SEPTEMBRE, LE CÉLÈBRE ÉCRIVAIN ANGLAIS

H.-G. WELLS

commence la publication d'une sensationnelle série :

De Quoi demain sera-t-il fait?

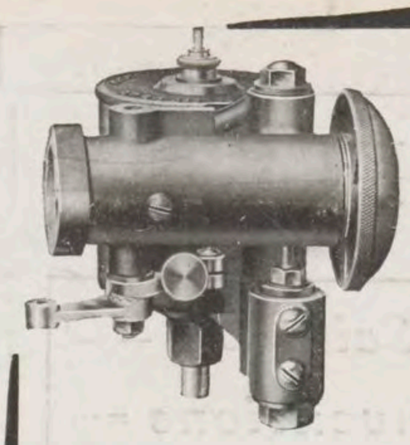
QUE TOUT LE MONDE VOUDRA LIRE

Voir également dans le numéro de **Je Sais Tout :**
Obus et Shrapnells.
La Naissance d'un cuirassé.
Le Journal d'une remplaçante.
Nos Écoliers aux champs.
Le Monsieur qui revient de loin, grand roman-concours, par Gaston Leroux. Etc., etc.

A côté de sa partie imaginative et littéraire qui a fait l'objet de tous ses soins,

Je Sais Tout

consacre une large place à tout ce qui met en valeur l'activité et l'énergie nationales :
Sciences, Inventions, Questions sociales, Armée, Marine, etc., etc.



L'APPLICATION
DU CARBURATEUR

ZÉNITH

à la presque totalité des Avions Militaires

LEUR A DONNÉ LES QUALITÉS
QU'ONT LES MILLIERS DE VOITURES
QUI SONT MUNIES DE CET APPAREIL SCIENTIFIQUE

Société du Carburateur ZÉNITH

SIÈGE SOCIAL & USINES — 51, Chemin Feuillat, à LYON
MAISON A PARIS — 15, Rue du Débarcadère

° ° °

USINES & SUCCURSALES
LYON - PARIS - LONDRES - BRUXELLES
LA HAYE — MILAN — TURIN
DÉTROIT — NEW-YORK — GENÈVE

° ° °

Le Siège social à Lyon répond par courrier à toutes demandes de renseignements d'ordre technique ou commercial.

ENVOI IMMÉDIAT DE TOUTES PIÈCES

Laxatif - Dépuratif

GRAINS DE VALS

un seul grain
au **repas** du **soir**
donne un résultat le lendemain matin
Chasse la bile et Purifie le sang

64, Boul[d] Port-Royal, PARIS et toutes Ph[ies].

SWAETERS, etc. 6.95

Articles pour Sports
Meilleur marché du monde
ELIMS PIERRE
10, Faubourg Montmartre *(dans la Cour)*
162, Avenue Malakoff *(Porte-Maillot)*
PARIS — CATALOGUE GRATIS

CHAUFFEURS, SPORTSMEN
Voulez-vous avoir les mains blanches ?
USEZ DU
SAVON TRICAP
En Tubes
MOU SANS ACIDE, ABSORBE INTÉGRALEMENT
Huiles - Cambouis - Coaltar
En vente partout, **1** fr. **25** le tube
Gros : 1, rue Taitbout. — Téléph. : Bergère 40-34

MAILLOTS, etc. 2.95

Articles pour Sports
Meilleur marché du monde
ELIMS PIERRE
10, Faubourg Montmartre *(dans la Cour)*
162, Avenue Malakoff *(Porte-Maillot)*
PARIS — CATALOGUE GRATIS

MERCIER FRÈRES : *les plus élégants Mobiliers.*

Installation de Châteaux, Villas, Résidences à la Campagne.
Aménagements de Grands Hôtels, etc., etc.

Devis sur demande adressée à MERCIER Frères, 100, Faubourg Saint-Antoine, Paris.

Le Gérant : A. BAEURLÉ.

Paris. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Mottu, Directeur, 12-13, Impasse Ronsin.